CMP
the council of
maritime premiers

CPMM
le conseil des premiers
ministres des maritimes

RAPPORT SUR LA COOPÉRATION ENTRE LES PROVINCES DES MARITIMES (DE L'ATLANTIQUE) DE 1950 À 1971

Auteur :

Paul H. Evans

Programme de stages en milieu de travail

Maîtrise en administration publique

Université Dalhousie

Avril 1985

Les points de vue exprimés dans le présent rapport sont ceux de l'auteur; ils ne correspondent pas obligatoirement à ceux du Conseil des premiers ministres des Maritimes.

ISBN 0-920925-02-2

English Version

The English version of this report can be obtained by writing to the following address:

Information Officer

Council of Maritime Premiers

P.O. Box 2044

Halifax, Nova Scotia

B3J 2Z1

(902) 424-7590

TABLE DES MATIÈRES

	Page
Remerciements	v
Sommaire	1
Chapitre 1 - La création du Conseil économique des provinces de l'Atlantique - 1951-1955	
Introduction	5
Le rapport Blakeny	5
La conférence dite Table ronde : le 15 septembre 1953, à Moncton, Nouveau-Brunswick	10
Le conseil économique proposé	16
La réunion de mise sur pied du CEPA : le 28 septembre 1954	18
Le mandat du CEPA	20
Conclusion	22
Chapitre 2 - L'instauration de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique - une initiative du secteur privé - 1956-1961	
Introduction	24
La politique de développement économique du Canada, de 1945 à 1958	25
Une initiative fédérale et la réponse de la région	27
La situation politique dans les provinces au début des années 1950	29
La première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 9 juillet 1956	32
Les suites de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1956	44
La coopération dans le domaine de l'agriculture	45
Les activités du CEPA	47
La deuxième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse, le 8 mai 1957	48
Les activités du CEPA	56
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, les 23-24 septembre 1957	59
Les subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique	63
Les activités du CEPA	65
La Maison des provinces de l'Atlantique	65
Les activités du CEPA	68
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Saint-Jean, Terre-Neuve, les 22-23 septembre 1958	69
La recherche sur l'économie de la région de l'Atlantique	73
Les activités du CEPA	75
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 15 septembre 1959	75
L'union de l'Est du Canada	79
Le réseau d'électricité interprovincial	80
Les activités du CEPA en matière de commerce d'exportation	83
La réunion des premiers ministres, du 2 au 5 avril 1960, Londres, Angleterre	84

Page

L'école interprovinciale pour les sourds 84
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse, le 21 septembre 1960 85
Le rapport Cairncross, février 1961 89
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, le 8 décembre 1961 90
Conclusion 95

Chapitre 3 - Une initiative fédérale et la réponse de la région - 1962-1965

Introduction 96
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Saint-Jean, Terre-Neuve, le 23 juillet 1962 96
La Conférence du Conseil de la Nouvelle-Angleterre et du CEPA 98
La réunion des sous-ministres de l'industrie 98
La question des transports en 1963 99
L'Office d'expansion économique de la région atlantique - 1963 102
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 16 juillet 1963 105
Réunion avec les ministres fédéraux de l'Atlantique, le 25 juillet 1963 109
La Conférence fédérale-provinciale sur la fiscalité à Ottawa, Ontario, du 26 au 29 novembre 1963 110
La Conférence constitutionnelle fédérale-provinciale de Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, du 31 août au 2 septembre 1964 111
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse, le 30 septembre 1964 114
Les suites de la Conférence de 1964 des premiers ministres de l'Atlantique 118
La Conférence sur le concept de l'unification des Maritimes, du 5 au 7 février 1965 118
La présentation des résolutions devant les assemblées législatives, les 16 et 25 février 1965 122
Le pavillon des provinces de l'Atlantique à Expo 67 125
Les questions de transports 127
La chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard 127
Propositions commerciales 129
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, le 22 novembre 1965 129
Conclusion 132

Chapitre 4 - L'édification d'un consensus dans la région des Maritimes - de 1966 à 1971

Introduction 133
Les services de santé et de bien-être social 133

	Page
Le Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique et le Comité d'études techniques et de développement de l'énergie marémotrice de l'Atlantique	137
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Saint-Jean, Terre-Neuve, le 28 novembre 1966	139
L'Union des Maritimes	142
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Toronto, Ontario, le 25 novembre 1967	142
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Ottawa, Ontario, le 6 février 1968	145
Le corridor routier	148
Le programme d'arpentage et de cartographie des provinces de l'Atlantique	149
L'Institut d'éducation de l'Atlantique	152
L'étude de l'union des Maritimes	152
L'Exposition des États de l'est, West Springfield, Massachusetts, septembre 1968	153
Le CEPA et l'Exposition des États de l'est	155
Les efforts conjoints de promotion du tourisme	156
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Ottawa, Ontario, le 15 décembre 1968	157
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Ottawa, Ontario, le 9 février 1969	158
La chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard	159
Le ministère de l'Expansion économique régionale et le Conseil de développement de la région de l'Atlantique	160
Le Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique - Le rapport des premiers ministres	162
Le Comité permanent de la Chambre des Communes chargé des transports et des communications : rapport sur les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique	169
Le Comité fédéral-provincial des transports	170
La politique de bien-être social : rapport des ministres du bien-être social des provinces de l'Atlantique	172
L'Exposition des États de l'est, West Springfield (Massachusetts), du 12 au 21 septembre 1969	176
La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, le 25 septembre 1969	177
La Conférence sur le "projet d'union des provinces des Prairies", Lethbridge, Alberta, du 10 au 13 mai 1970	180
La divulgation du rapport d'étude sur l'union des Maritimes, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, le 27 novembre 1970	181
La décision d'établir un Conseil des premiers ministres des Maritimes, le 27 janvier 1971	184
Conclusion	186

	Page
Conclusion	187
Annexe A : Principaux acteurs	194
Annexe B : Chronologie	198
Renvois	210
Sources	229
Bibliographie choisie	234

REMERCIEMENTS

Il m'eut été difficile de mener à bien les travaux de recherche qui ont abouti à ce rapport sans l'aide précieuse de diverses personnes, dont le juge en chef de première instance, M. Alexander Campbell, l'honorable Robert Stanfield, le sénateur Louis Robichaud, M. Craig Dickson, M. Fred Drummie, Mme Lois Duffy, M. Donald Savoie, le professeur W.Y. Smith et Mme Janet Toole.

Je tiens également à remercier le personnel du Secrétariat du Conseil des premiers ministres des Maritimes qui m'a guidé dans la préparation de ce rapport tout en me faisant bénéficier de critiques constructives. J'adresse un remerciement tout spécial à Mme Hannah Stewart qui a su faire preuve d'une grande patience et à Mme Faye Mosher qui a dactylographié le document.

Enfin, mes remerciements vont aux professeurs Bill Coffey et Herman Bakvis de l'École d'administration publique de l'Université Dalhousie qui m'ont dispensé leurs conseils et m'ont donné la chance de participer au programme de stages en milieu de travail.

SOMMAIRE

À l'invitation du Comité exécutif de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique se sont rencontrés à une conférence dite Table ronde, le 15 septembre 1953, pour discuter des domaines qui se prêteraient à une collaboration des provinces au titre du développement économique de la région. Une proposition portant création d'une commission industrielle permanente était également à l'ordre du jour. À l'issue de la conférence, on avait élargi le mandat de la commission proposée pour englober aussi bien le développement social et économique qu'industriel. Un an plus tard, on assistait à la naissance du Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA), autre occasion pour les premiers ministres de l'Atlantique de se réunir pour discuter de collaboration socio-économique entre les quatre entités.

Les premiers ministres étaient d'avis que les politiques économiques et fiscales du gouvernement fédéral étaient la cause de bien des problèmes économiques dans les provinces de l'Atlantique. Mais un signal de changement fut donné par le premier ministre, M. Louis Saint-Laurent, en avril 1956. Celui-ci proposa en effet d'amorcer le redressement économique de la région de l'Atlantique à l'instigation des quatre provinces. Le 9 juillet 1956 se tenait donc à Frédéricton une Conférence des premiers ministres de l'Atlantique au cours de laquelle ceux-ci discutèrent de transport, de développement industriel, de stimulation du commerce et d'autres questions d'intérêt mutuel. Un comité permanent fut établi pour dresser l'ordre du jour des conférences subséquentes.

De 1956 à 1961, d'autres comités interprovinciaux furent créés, à savoir le Comité des terres septentrionales, le Comité de représentation des provinces de l'Atlantique, le Comité des programmes d'immobilisation et le Comité des premiers ministres. Au cours de la même période, un bureau de promotion du commerce fut ouvert au Royaume-Uni (la Maison des provinces de l'Atlantique) sous la direction mixte des quatre ministères provinciaux de l'Industrie. Les premiers ministres fondèrent aussi l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique (ORPA) qu'ils chargèrent d'entreprendre des travaux de recherche économique dans la région et de les coordonner. Autre exemple du

grand esprit de collaboration qui s'est vite implanté alors : l'unification des réseaux électriques du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Bon nombre de ces initiatives reposaient fortement sur l'aide du CEPA. Le CEPA contribua d'ailleurs nettement à promouvoir la coopération entre les quatre provinces de l'Atlantique et nombreuses furent ses propositions à être adoptées par ces provinces. Toutefois, l'une d'elles, à savoir la création d'un organisme fédéral de développement pour les provinces de l'Atlantique, détourna l'attention des premiers ministres pour le CEPA au profit du gouvernement fédéral.

L'Office d'expansion économique de la région atlantique, créé en 1963 par le gouvernement fédéral, avait pour mission d'aborder dans une perspective globale et coordonnée le développement économique de la région. Face au mandat de l'Office et à son budget de cent millions de dollars alloué au titre des projets, les premiers ministres se remirent à la tâche d'orienter les activités de développement du gouvernement fédéral dans la région de l'Atlantique. Ils voulaient ainsi raffermir la place des quatre provinces dans une fédération canadienne revivifiée.

Dans cette perspective, les premiers ministres cherchèrent à coordonner leurs efforts pour les questions d'intérêt fédéral-provincial. Au cours de cette période, une bonne part de leur attention fut consacrée à des questions comme le transport, les relations fiscales et les aspects constitutionnels. Au nombre des éléments-surprises parmi ces initiatives, il faut compter la proposition du premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Louis Robichaud, de faire entreprendre une étude de la faisabilité de l'union politique des quatre provinces de l'Atlantique. Les gouvernements de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard refusèrent de participer à l'étude mais ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse adoptèrent une proposition identique en ce sens, en février 1965.

L'édification du consensus, voilà les termes qui caractérisent le mieux l'activité de la période se situant entre 1965 et 1971. Les premiers ministres des Maritimes (Terre-Neuve ayant renoncé à la collaboration avec les autres premiers ministres de l'Atlantique après 1965) se tournèrent non seulement vers le gouvernement fédéral pour alimenter leurs projets de

développement mais se penchèrent sur leurs propres activités aux fins de trouver des moyens d'accentuer encore la coordination et la collaboration dans l'effort de développement économique. Divers comités ministériels interprovinciaux furent alors créés pour se pencher sur le développement industriel, le transport et les services de bien-être social. Les activités de promotion commerciale prirent également de l'ampleur au cours de cette période.

L'idée des premiers ministres était d'e.. arriver à s'entendre sur des propositions qui seraient ensuite présentées au gouvernement fédéral. Pendant ce temps, l'orientation des politiques de développement régional du gouvernement fédéral changeait, passant de l'aménagement des infrastructures au développement économique général. En 1969, l'Office d'expansion économique de la région atlantique devenait le Conseil de développement de la région de l'Atlantique. En même temps naissait le ministère fédéral de l'Expansion économique régionale.

Tout au long de cette période, le Groupe d'étude de l'union des Maritimes étudiait la faisabilité de l'union politique des trois provinces Maritimes. Créé en 1968 sous la direction de M. J.J. Deutsch, le groupe d'étude examina les aspects économiques, sociaux et politiques de l'union. Dans son rapport de novembre 1970, il recommandait l'union politique intégrale et conseillait aux premiers ministres d'établir des mécanismes formels de coopération et de coordination régionale en vue de l'union.

Tout en repoussant l'idée de l'union, les premiers ministres n'en convinrent pas moins d'établir un Conseil des premiers ministres des Maritimes. Les objectifs du Conseil étaient de promouvoir l'unité de but, c'est-à-dire la concertation entre les gouvernements provinciaux des Maritimes, afin de garantir une coordination maximale de leurs activités et de leurs organismes et pour mettre en place un cadre d'interventions et d'initiatives mixtes. La création du Conseil des premiers ministres des Maritimes en 1971 marquait l'aboutissement des efforts déployés par les provinces Maritimes pour établir un mécanisme permanent et officiel d'incitation à la concertation et à la coordination des efforts. Commencée avec la conférence Table ronde en 1953, en passant par la création du CEPA et la tenue des Conférences des premiers ministres de l'Atlantique (sans oublier les divers comités de coordination

et les comités ministériels interprovinciaux), la période de 1953 à 1971 s'inscrivait à l'enseigne du changement exaltant et significatif.

La période n'en fut pas moins marquée de quelques échecs notoires. L'Institut d'éducation de l'Atlantique, la commission mixte de développement industriel, la chaussée du détroit de Northumberland et le démantèlement de la Maison des provinces de l'Atlantique, voilà autant d'éléments qui montrent que si la coopération revêtait de l'importance aux yeux des provinces, il en allait de même des intérêts particuliers à chacune. Ces ratés n'effacent pas pour autant les immenses progrès réalisés au titre de la coopération.

Le présent rapport passe en revue les efforts de coopération des provinces des Maritimes/de l'Atlantique au cours de la période de 20 ans qui a précédé la création du Conseil des premiers ministres des Maritimes. La période de 1951 à 1971 est divisée en quatre phases : la création du CEPA (de 1951 à 1955), l'institution des Conférences des premiers ministres de l'Atlantique et le rôle influent du CEPA en matière de coopération régionale (de 1956 à 1961); la réponse de la région aux initiatives du gouvernement fédéral (de 1962 à 1965); et, enfin, l'édification d'un consensus dans les Maritimes (de 1966 à 1971).

Les divers événements et personnalités de la période sont abordés dans le contexte de ces quatre phases. L'auteur ne cherche pas à porter de jugement sur l'efficacité des efforts de coopération ni à analyser les motifs personnels des acteurs principaux. Il cherche plutôt à documenter, à mettre en lumière les activités de cette période en les rassemblant sous un même couvert, ce qui n'a encore jamais été fait. L'auteur réunit, en puisant à diverses sources, les événements-clés qui ont débouché sur la création du Conseil des premiers ministres des Maritimes.

CHAPITRE I

LA CRÉATION DU CONSEIL ÉCONOMIQUE DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

1951-1955

INTRODUCTION

Le présent chapitre traite de la proposition de la Chambre de commerce des provinces Maritimes de créer une commission industrielle permanente et, plus tard, de mettre sur pied une Commission royale d'enquête dans la région de l'Atlantique. Cette initiative visait à promouvoir l'unité de but, ou à tout le moins la coopération, dans le développement économique de la région. Cependant, dès lors que la Chambre de commerce eut cerné l'ampleur de sa proposition et constaté que la coopération des gouvernements provinciaux s'imposait, elle chercha à obtenir l'avis des premiers ministres.

À mesure que la portée de la proposition s'étendait -- partant de la stricte collaboration sur le plan industriel pour ensuite englober celui du développement social et économique -- les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique prirent une part de plus en plus active et dynamique à son élaboration. Le résultat ultime se traduisit par la création du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, lequel contribua à réunir les premiers ministres pour discuter coopération économique et sociale entre leurs administrations.

LE RAPPORT BLAKENY

C'est le document intitulé "Le développement industriel des provinces Maritimes" qui semble avoir été l'élément déclencheur d'une forme officielle de coopération interprovinciale dans la région de l'Atlantique. Le rapport fut préparé par le Comité du développement industriel de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, sous la présidence de M. C.H. Blakeny, ancien ministre de l'Éducation du Nouveau-Brunswick. Il fut présenté à la 51^{e} assemblée générale annuelle de la Chambre de commerce qui s'est tenue à

Sydney (Nouvelle-Écosse), le 1er octobre 1951. Pour la première fois, ce rapport établissait un programme en cinq points d'action coopérative qui rassemblait en un même organisme entreprise, industrie et gouvernement pour orienter la croissance économique de la région.

Le rapport comportait cinq recommandations :

1. Une campagne "d'achat dans les Maritimes". Les quatre ministères provinciaux de l'Industrie des provinces de l'Atlantique devaient préparer un répertoire des entreprises industrielles que la Chambre de commerce se chargerait de distribuer dans tous les foyers et toutes les entreprises de la région.

2. Une politique d'immigration vigoureuse et efficace : les quatre gouvernements provinciaux devaient adopter un programme unifié et rationnel pour attirer des immigrants dans la région. On recommandait la mise sur pied d'une Commission de l'immigration des provinces Maritimes pour coordonner le programme et dispenser de l'aide financière aux immigrants.

3. De faibles tarifs d'électricité pour aiguillonner le développement industriel : on recommandait la création d'une Commission de l'énergie électrique des provinces Maritimes. On recommandait également, d'une part, de constituer un "pool" régional de l'énergie pour produire et distribuer l'électricité et, d'autre part, d'accroître les installations de production énergétique.

4. De faibles tarifs de transport :

   a) en s'opposant aux augmentations des tarifs de transport qui dépasseraient la différence dont bénéficiait alors la région, et

   b) en accordant une aide financière et morale accrue des quatre gouvernements provinciaux à la Commission des transports des Maritimes.

5. L'établissement d'une Commission industrielle permanente composée d'hommes d'affaires en vue, qui aurait pour fonction de promouvoir la croissance industrielle dans la région. La Commission travaillerait de concert avec les collectivités de la région pour développer les industries de fabrication locales et pour assurer le capital local nécessaire à un tel développement.[1]

Après maintes discussions au sujet du rapport Blakeny, il fut décidé à la réunion de l'exécutif de la Chambre de commerce qui eut lieu à Moncton (Nouveau-Brunswick) le 28 janvier 1952, de mettre sur pied un comité législatif permanent de la Chambre de commerce pour préparer et soumettre aux quatre gouvernements provinciaux des mémoires concernant les politiques industrielles régionales. Ce comité devait servir de lien formel entre la Chambre de commerce, d'une part, et les quatre gouvernements, d'autre part. Il semble donc que la Chambre de commerce acceptait l'idée d'une commission industrielle avancée par le rapport Blakeny, à la différence qu'elle ne voyait pas cette dernière comme un organisme des provinces. Elle préconisait plutôt une Commission rattachée à la Chambre de commerce mais ayant des liens officiels avec les provinces.

La première proposition de la Chambre de commerce fut adoptée à une réunion subséquente de l'exécutif, le 4 avril 1952, à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick). Il fut décidé que le nouveau comité législatif présenterait aux quatre gouvernements provinciaux un mémoire basé sur les recommandations du rapport Blakeny. L'idée fut échaffaudée à l'occasion de la 52^{e} assemblée générale annuelle de la Chambre de commerce, le 8 octobre 1952, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Un nouveau mémoire rédigé par M. Blakeny et intitulé "Proposition d'examen de la situation économique dans les provinces Maritimes du Canada" fut présenté à la Chambre de commerce.

Dans le rapport de M. Blakeny, il était question de la nécessité :

> ... d'une pleine coopération entre les divers groupes sociaux, politiques et industriels. Sur un territoire relativement peu étendu comme le nôtre, divisé en sphères ou zones provinciales de gouvernement - chacune étant une entité distincte - entre lesquelles il n'existe que peu de coopération ou consultation, nous avons rudement besoin d'une politique unifiée pour les provinces Maritimes. Que nous le voulions ou non, nos problèmes sont plus ou moins mutuels; pourtant nous nous sommes contentés d'un bien maigre effort pour tenter de les résoudre ensemble. Pour en arriver à quelque chose dans ces provinces, nous devons parler à l'unisson et savoir de quoi nous parlons.[2]

Dans son deuxième rapport, M. Blakeny incitait les quatre gouvernements provinciaux à nommer une Commission royale d'enquête pour étudier les questions du transport et les facteurs qui influencent les forces de la croissance économique et aussi pour recommander des politiques de nature à favoriser l'essor économique.

Aux yeux de M. Blakeny, le but d'une telle commission royale serait d'examiner tous les aspects du bien-être économique de la région. L'accent devait être tout spécialement mis sur les points suivants :

a) les industries existantes dont l'expansion serait rentable;

b) le capital de risque;

c) la constitution d'un "pool" énergétique régional;

d) les répercussions des politiques de développement économique du gouvernement fédéral sur la région.[3]

M. Blakeny recommandait en outre que les membres de la Commission royale soient nommés de la même façon que pour la Commission des transports des Maritimes.

Les membres de la Chambre de commerce des provinces Maritimes adoptèrent à l'unanimité les propositions et recommandations contenues dans le deuxième rapport Blakeny. Le conseil d'administration fut chargé de préparer un mémoire incorporant les recommandations en vue de le soumettre aux quatre gouvernements provinciaux.

L'approbation de cette directive du conseil d'administration n'alla pas sans peine. À la réunion de l'exécutif qui se déroula à Moncton (Nouveau-Brunswick) le 8 décembre 1952, les membres du comité procédèrent à l'examen de la résolution sur "la commission d'enquête". M. L.W. Simms, de Lancaster (Nouveau-Brunswick), tout comme les membres de la Commission des transports des Maritimes, s'y opposèrent vivement. Ils en avaient entre autres contre la recommandation voulant que le conseil d'administration presse les provinces de nommer leurs propres membres au sein de la Commission royale.

Il fut décidé que si une telle commission devait voir le jour, il faudrait que la Chambre de commerce en fût l'organisateur pour - à ce qu'il paraissait - s'assurer que le mandat de la Commission corresponde aux besoins du secteur des affaires par opposition à ceux du gouvernement. La Chambre de commerce ne voulait pas, semble-t-il, de l'intrusion de la politique dans cette initiative du secteur privé.

Un comité de sept membres fut formé pour établir la commission et entreprendre l'étude des problèmes économiques de la région. Personne ne fut nommé à la présidence, encore que deux candidats éventuels furent suggérés. On laissa au président de la Chambre de commerce, M. G.G. Anglin, le soin de trancher en faveur de l'un d'eux.

Cependant, à la réunion suivante de l'exécutif, le 16 mars 1953, à Moncton (Nouveau-Brunswick), le président, M. Anglin, déclara qu'il n'avait pas réussi à arrêter son choix pour la présidence. Il suggéra que des démarches soient immédiatement entreprises auprès des premiers ministres pour les inviter, eux et leurs ministres, à rencontrer les membres de l'exécutif pour discuter de la formation proposée de la "Commission économique des Maritimes" et "d'autres sujets d'intérêt commun".

Une rencontre entre les quatre premiers ministres de l'Atlantique et l'exécutif de la Chambre de commerce fut donc convoquée pour le 14 septembre 1953, à Moncton (N.-B.). Le président, M. Anglin, et les administrateurs, MM. Frank Curtis de Charlottetown et A. Irvine Barrow de Halifax, se chargèrent de tout le travail de préparation et de la plus grande partie de la correspondance nécessaires à l'organisation de cet "événement". L'exécutif de la Chambre de commerce dressa l'ordre du jour tandis que son personnel prenait toutes les dispositions nécessaires.

LA CONFÉRENCE DITE TABLE RONDE : LE 15 SEPTEMBRE 1953, À MONCTON, NOUVEAU-BRUNSWICK

Cette conférence historique était la première rencontre de ce type portant sur la coopération régionale à avoir lieu depuis la Conférence de Charlottetown de 1864. La presse insista beaucoup sur cet aspect. Ainsi, le Chronicle-Herald de Halifax titrait son édition du 14 septembre 1954 "Reprise des pourparlers sur l'union des Maritimes", bien qu'il affirmât plus loin qu'un tel sujet ne serait probablement jamais mentionné en raison de son caractère inapplicable.[4] De fait, le sujet de discussion n'était pas l'union des Maritimes mais bien l'élargissement de la coopération. Voir la liste des personnes présentes à cette rencontre à la figure 1.

Si la rencontre avait été avant tout convoquée pour discuter de l'établissement de la Commission des Maritimes, il demeure que les quatre premiers points à l'ordre du jour portaient création :

1. d'un code uniforme de la route,
2. d'un comité mixte des quatre gouvernements chargé de l'étude de normes améliorées en éducation,
3. d'un comité mixte des quatre gouvernements chargé de l'étude d'un programme commun de promotion touristique,
4. de comités ministériels chargés de promouvoir le développement industriel dans les secteurs de la fabrication et des richesses naturelles.

Le cinquième et dernier point à l'ordre du jour, réservé pour la séance de l'après-midi, était la discussion du projet de commission d'enquête.[5]

Les quatre premiers points à l'ordre du jour furent assez vite expédiés. Les premiers ministres MacDonald de Nouvelle-Écosse et Matheson de l'Île-du-Prince-Édouard déclarèrent que leur province respective ne voulait s'engager qu'à étudier l'adoption d'un code de la route unifié et que cette question devrait faire l'objet de plus amples discussions entre les hauts fonctionnaires des quatre ministères de la Voirie. Le premier ministre Flemming du Nouveau-Brunswick acquiesça à l'idée d'une étude. Quant à l'honorable P.J. Lewis, qui représentait le premier ministre Smallwood de Terre-Neuve retenu par d'autres occupations, il était d'avis qu'il valait mieux attendre d'avoir construit les routes avant de parler d'unification; il faisait là allusion au programme d'aménagement des infrastructures de Terre-Neuve.

Figure 1

RENCONTRE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE ET DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DES PROVINCES MARITIMES À MONCTON, NOUVEAU-BRUNSWICK, LE 14 SEPTEMBRE 1953

LISTE DES PERSONNES PRÉSENTES

Le gouvernement de Terre-Neuve

L'honorable P.J. Lewis, C.R., ministre sans portefeuille

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick

L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre
L'honorable Norman Buchanan, ministre des Terres et des Mines
L'honorable Edgar Fournier, président de la Commission d'énergie électrique du N.-B.
L'honorable J.F. McInerney, ministre de la Santé et des Services sociaux
L'honorable T. Babbitt Parlee, président du Conseil exécutif
L'honorable Donald D. Patterson, secrétaire-trésorier provincial
L'honorable Roger Pichette, ministre de l'Industrie et du Développement
L'honorable Cyril Sherwood, ministre de l'Agriculture
L'honorable A.E. Skaling, ministre du Travail
L'honorable Claude Taylor, ministre de l'Éducation et des Affaires municipales
L'honorable W.J. West, C.R., procureur général
A.S. Donald
W.A. Moore
J.A. Patterson
R.A. Tweedie

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse

L'honorable Angus L. MacDonald, premier ministre

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

L'honorable Alexander W. Matheson, premier ministre
L'honorable Keir Clark, ministre de l'Éducation
L'honorable Eugene Cullen, ministre de l'Industrie et des Richesses naturelles
L'honorable Walter Darby, procureur général

La Chambre de commerce des provinces Maritimes (CCPM)

Terre-Neuve : H.R.V. Earle, vice-président, CCPM pour Terre-Neuve

Nouveau-Brunswick : G.G. Anglin, Saint-Jean, président CCPM (président du conseil)
C.H. Blakeny, Moncton
W.R. Fiske, président, Chambre de commerce de Moncton
S.M. Henderson, Campbellton
H.L. Hill, Moncton
H. Watson Jamer, Saint-Jean
D. Laidlaw, Saint-Jean
Merven Mc_____, St. Stephen

M. le maire H.A. Joyce, Moncton
Gerald Murphy, service des transports
G.F. O'Connell, Saint-Jean
A.T. Parkes, secrétaire exécutif, CCPM

Nouvelle-Ecosse : A.I. Barrow, Halifax
R.J. Bell, Dartmouth
Col. U.G. Dawson, Yarmouth
H.N. Soley, Springhill
G.W. Wilson, vice-président, CCPM pour la Nouvelle-Ecosse

Île-du-Prince-Edouard :

F.W. Curtis, Charlottetown
O. Johnson, Souris
F.A. MacKenzie, Charlottetown
M. Frank MacKinnon, Charlottetown
B. Graham Rogers, Charlottetown

Le deuxième sujet de discussion - une plus grande coopération en matière d'éducation - fut abordé plus longuement, en grande partie parce que l'enseignement post-secondaire faisait déjà l'objet d'une bonne collaboration, comme en témoigne l'existence d'un comité commun d'examen des provinces Maritimes et de Terre-Neuve. Cet organisme avait été créé en 1931 comme suite aux recommandations du rapport Carnegie sur l'éducation dans les quatre provinces, publié au début des années 1920. Déjà, par une "entente à l'amiable", les quatre provinces avaient reconnu des établissements régionaux comme les écoles de médecine, d'art dentaire, de pharmacologie et de travail social de l'Université Dalhousie, de même que l'École de foresterie de l'Université du Nouveau-Brunswick. En outre, les diverses écoles de génie de la région logeaient à l'enseigne de la coopération.

L'honorable P.J. Lewis de Terre-Neuve refusa d'engager la participation de sa province dans un système unifié d'éducation en invoquant les différences culturelles de sa province. Le premier ministre MacDonald de la Nouvelle-Écosse évita également de s'engager dans cette voie, alléguant que l'éducation était un portefeuille ministériel de premier ordre qui ne devait être supporté que par la province. Tout changement au système d'éducation devait incomber au gouvernement seul. Les ministres de l'Éducation du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard se rallièrent tous deux à l'idée d'une plus grande uniformisation et se prononcèrent en faveur d'une étude en ce sens. Cependant, aucune décision ferme d'aller de l'avant dans ce secteur ne fut prise.

Le troisième point - des services mixtes de promotion du tourisme - reçut un appui enthousiaste du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Matheson. Selon lui, on pouvait réaliser des économies en combinant les ressources publicitaires et en adoptant la formule des équipements touristiques mixtes. Tout comme son homologue de l'Île-du-Prince-Édouard, le premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Flemming trouva la proposition attrayante. Toutefois, il fallait à son avis que le tourisme demeure une industrie concurrentielle, compte tenu des importantes dépenses déjà engagées par les provinces à ce chapitre. Quant à l'honorable P.J. Lewis de Terre-Neuve, il convint des mérites de la proposition. Mais, compte tenu du manque de structures touristiques de Terre-Neuve, il voyait mal comment sa province pourrait profiter de cette formule. Le premier ministre, M. MacDonald, abonda dans

le même sens que ses collègues des trois autres provinces. Il semble bien que ce secteur de coopération offrait de meilleures perspectives que les deux précédents.

Le quatrième sujet - la mise sur pied de comités ministériels pour promouvoir la croissance économique - fut assez longuement débattu. Les représentants provinciaux s'arrêtèrent avant tout à leurs "projets favoris". Ainsi, le Nouveau-Brunswick parla d'industrie manufacturière, l'Île-du-Prince-Édouard de tourisme et de pêche et Terre-Neuve, de commerce et de tarifs internationaux.

Comme nous l'avons déjà dit, la Commission des Maritimes fut sans conteste le principal sujet de discussion. Aux yeux du premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. MacDonald, il s'agissait là du plus important sujet de discution:

> Il est vain de parler d'améliorer le système d'éducation, le réseau routier ou quoi que ce soit qui suppose des déboursés, à moins que nous ne soyons capable d'obtenir l'argent nécessaire, ce qui, bien sûr, dépend de l'économie industrielle du territoire visé.[6]

Il rejeta l'idée d'une commission royale pour privilégier plutôt la création d'un conseil économique, semblable au Conseil de la Nouvelle-Angleterre. En outre, il proposa que les chambres de commerce de la région le financent entièrement.

De son côté, le premier ministre, M. Flemming, se montra beaucoup plus prudent face à la possibilité de créer une commission ou un conseil économique. Il déclara : "La très longue démarche que semble sous-tendre la recommandation n° 5 n'est pas sans m'inspirer une certaine crainte."[7] En outre, étant donné l'oubli dans lequel tombaient systématiquement les recommandations des commissions royales, il n'était pas en faveur de cette formule. Il considérait aussi qu'un conseil économique existait déjà plus ou moins sous la forme de la CCPM. Il prôna plutôt le recours à la formule dite de la table ronde, qui permettait aux représentants des quatre gouvernements et de l'entreprise d'aborder ensemble les problèmes économiques et de chercher des solutions.

Le premier ministre Matheson se dit d'accord avec le premier ministre Flemming mais trouva intéressante l'idée de M. MacDonald. M. Lewis, de Terre-Neuve, se montra de son côté réticent à engager son gouvernement à ce stade. Toutefois, M. Earle, le vice-président pour Terre-Neuve de la Chambre de commerce, trouva beaucoup plus alléchante la proposition de créer un conseil économique, avancée par le premier ministre MacDonald.

Les premiers ministres se concertèrent brièvement pour en venir à la conclusion que l'idée d'un conseil économique devrait être discutée à l'assemblée annuelle suivante de la Chambre de commerce et que toute décision en la matière serait communiquée aux quatre gouvernements provinciaux pour examen. Il fut également décidé que le gouvernement du Nouveau-Brunswick entreprendrait des études sur des normes d'éducation améliorées et sur la mise en valeur de l'industrie et des ressources naturelles. Quant au gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, il étudierait les questions de l'uniformisation du code de la route et de la promotion mixte du tourisme.

La rencontre se termina sur une proposition du président, M. Anglin, voulant que les rencontres annuelles entre la Chambre de commerce et les premiers ministres de l'Atlantique se poursuivent à l'invitation de la Chambre de commerce. Tous les quatre gouvernements provinciaux se rallièrent à cette proposition. Bien que cette réunion n'ait débouché sur aucune mesure concrète concernant les problèmes régionaux, le fait que les premiers ministres eurent convenu de poursuivre les rencontres et le fait qu'ils eurent convenu d'explorer des avenues régionales montrent que cette rencontre revêt une importance particulière pour la mise sur pied subséquente des conférences des premiers ministres de l'Atlantique.

Autre aspect important qui est ressorti de cette réunion : de l'avis des provinces, il revenait à l'entreprise de supporter la plus grande partie du financement de toute commission ou de tout conseil régional. Les quatre provinces estimaient que la croissance économique relevait avant tout de la compétence du secteur privé et qu'il incombait à ce dernier de supporter les frais liés aux démarches visant à attirer des investissements industriels. En revanche, il appartenait au gouvernement de fournir les services et équipements requis pour permettre à l'industrie de s'implanter ou de prendre de l'expansion. Cette ligne de pensée découlait de la philosophie économique

dominante de l'époque, à savoir la philosophie libérale du laissez-faire.

LE CONSEIL ECONOMIQUE PROPOSE

Comme il avait été convenu à la rencontre de septembre qui réunissait la Chambre de commerce et les premiers ministres provinciaux, la 53e assemblée annuelle de la Chambre de commerce qui eut lieu le 5 octobre 1953 à Saint-Jean (Nouveau-Brunswick) porta principalement sur le mémoire modifié présenté par M. G.G. Anglin et intitulé "Recommandations portant création du Conseil économique pour étudier la situation économique des provinces de l'Atlantique du Canada."

La proposition ne faisait en fait que reprendre celle qui recommandait la création d'une Commission d'enquête sur l'économie, sauf que les mots "Conseil économique" remplaçaient "Commission d'enquête".[8] Cependant, on apporta des changements à la recommandation n° 3, sur les nominations au conseil, de façon à accorder trois nominations à chacun des gouvernements provinciaux, après consultation avec la Chambre de commerce. Ces douze représentants devaient former "l'organe constitutif" chargé de faire des recommandations quant au champ d'activité du conseil, à ses besoins sur le plan des ressources vouées à la recherche, à ses méthodes de collecte de l'information, à son financement et à d'autres aspects. La Chambre de commerce dressa également une liste de personnes aptes à siéger au conseil dont les provinces pourraient s'inspirer pour donner leur approbation définitive. Le mémoire fut accepté à l'unanimité et on enjoignit le nouvel exécutif de le soumettre à l'examen des quatre gouvernements provinciaux.

Le 7 décembre 1953, l'exécutif de la Chambre de commerce réuni à Moncton adressa aux premiers ministres des lettres qui abordaient les deux grands sujets débattus à la réunion de septembre. La première lettre, envoyée au premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Flemming et au premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Matheson, concernait les responsabilités de ces provinces eu égard à la conduite d'études dans les quatre domaines de coopération régionale, à savoir l'éducation et l'industrie et le commerce (Nouveau-Brunswick) et l'uniformisation du code de la sécurité routière et la promotion mixte du tourisme (Île-du-Prince-Édouard). Les deux lettres exhortaient les intéressés à un examen rapide, étant donné que d'autres

représentants provinciaux avaient besoin d'information pour réviser leur démarche législative ou budgétaire de façon à inclure ces programmes régionaux dans leurs activités provinciales.[9]

Le deuxième article de correspondance portait sur le mémoire relatif au Conseil économique. La lettre fut envoyée, accompagnée de la liste des nominations possibles, aux trois premiers ministres des Maritimes. La Chambre de commerce insistait pour que l'on donne suite sans délai à cette question.[10] On attendit toutefois pour envoyer le tout au premier ministre de Terre-Neuve, M. Smallwood. On l'adressa plutôt à M. T.S.A. Freeman, vice-président de la Chambre de commerce pour Terre-Neuve, en l'informant que la documentation serait envoyée au premier ministre Smallwood une semaine plus tard. M. Freeman demanda que l'on retarde l'envoi à M. Smallwood jusqu'à ce qu'il eût le temps de consulter la Chambre de commerce de Terre-Neuve. Le premier ministre Smallwood reçut plus tard la documentation et présenta ses recommandations.

Tous les premiers ministres signifièrent promptement à l'exécutif de la Chambre de commerce les progrès qu'ils avaient accomplis. À la mi-décembre de 1953, ils avaient tous été interrogés par les représentants provinciaux de la Chambre de commerce au sujet de leurs idées concernant la création d'un conseil économique et avaient consenti à nommer des représentants provinciaux pour y former "l'équipe constitutive".

Enfin, le 15 juillet 1954, le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Harold Connolly (qui avait remplacé feu le premier ministre, M. Angus L. MacDonald) écrivit à ses collègues pour convoquer une réunion de mise sur pied du Conseil économique.[13] Les nominations au conseil avaient été faites et après quelques autres échanges de correspondance, la première réunion du Conseil économique des provinces de l'Atlantique fut fixée au 28 septembre 1954 à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

LA RÉUNION DE MISE SUR PIED DU CEPA : LE 28 SEPTEMBRE 1954

Les quatre premiers ministres de l'Atlantique, soit M. Flemming du Nouveau-Brunswick, M. Smallwood de Terre-Neuve, M. Hicks de la Nouvelle-Écosse et M. Matheson de l'Île-du-Prince-Édouard, participèrent à la première réunion du CEPA.[14]

Parmi les invités de marque à cette réunion de mise sur pied du CEPA, il faut mentionner M. Walter P. Raleigh, vice-président exécutif du Conseil de la Nouvelle-Angleterre, dont la structure organisationnelle devait inspirer celle du CEPA.

La rencontre d'une journée fut divisée en deux parties. La séance du matin, à laquelle participaient tous les délégués, fut consacrée à l'exposé des vues des premiers ministres sur la coopération provinciale avec le conseil. La séance de l'après-midi ne réunit que les douze personnes nommées et M. Raleigh. Voici les sujets abordés :

1. La taille du conseil et la portée de ses activités.
2. La quantité d'information requise pour faire l'examen économique de la région.
3. La façon d'obtenir cette information.
4. Le financement du conseil.
5. D'autres questions d'organisation.

Il va de soi que la réunion la plus importante fut celle de l'après-midi; les points abordés concernaient pour la plupart l'organisation du conseil. À la séance du matin, les premiers ministres s'étaient contentés d'entériner les positions prises à la Conférence Table ronde de l'année précédente. Chacun des premiers ministres présenta ses candidats au Conseil.

À la première réunion du CEPA, il fut décidé :

1. Que les quatre provinces seraient représentées également à la table du conseil.
2. Que l'adhésion au conseil serait ouverte à toutes les organisations portant intérêt à la question du Canada atlantique.

3. Que les recommandations de la Chambre de commerce faites à sa réunion du 5 octobre 1953 seraient adoptées à titre de champ d'activité du conseil.

4. Que le conseil serait constitué en organisation sans but lucratif.

5. Que des règlements provisoires seraient rédigés pour être discutés à la réunion suivante.

6. Que la question de l'adhésion serait décidée à des assemblées générales ou extraordinaires.

7. Que la formule du financement serait la suivante :

Nouveau-Brunswick	9 900 $	(33 %)	
Terre-Neuve	6 600	(22 %)	
Nouvelle-Écosse	12 000	(40 %)	
Île-du-Prince-Édouard		1 500	(5 %)
	30 000 $	(100 %)	

Chacun des représentants provinciaux nommés serait chargé de recueillir les fonds nécessaires sur son territoire en sollicitant des dons auprès des particuliers et des entreprises, et auprès des gouvernements "si la chose était souhaitable".

8. Qu'un comité organisateur serait établi. Il serait formé de M.A.T. Parkes, secrétaire exécutif de la Chambre de commerce, de M. Rand Matheson, directeur exécutif de la Commission des transports des Maritimes et de M. Ward Stewart, directeur pour les Maritimes de l'Association des manufacturiers canadiens. On leur demanda d'annoncer un poste d'agent d'administration.

9. Qu'un comité de sélection composé de MM. C.J. Morrow, R.W. Ganong, Arthur Johnson et Carl Burke serait formé, avec mission de nommer l'agent d'administration.

10. Qu'une étude de la cotisation serait faite et discutée à la réunion suivante.[15]

Il est intéressant de noter que c'est à cette époque que l'on commença à faire une distinction entre "maritime" et "atlantique" pour désigner la région. Jusque là, on employait "provinces Maritimes" ou "provinces Maritimes et Terre-Neuve" pour désigner l'ensemble des quatre provinces. Toutes les organisations régionales faisaient de même, p. ex. la Chambre de commerce des provinces Maritimes, la Commission des transports des Maritimes. Avec l'avènement du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, on commença à désigner les quatre provinces sous le vocable de région de l'Atlantique.

À la deuxième réunion de mise sur pied du CEPA le 27 janvier 1955 à Moncton (Nouveau-Brunswick), M. Nelson Mann fut nommé directeur exécutif. On procéda à la nomination d'un exécutif provisoire et à l'adoption des statuts, des règlements et de la charte constitutive du conseil.

La participation de Terre-Neuve fut l'un des facteurs importants de cette réunion. Tandis qu'au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, et dans l'Île-du-Prince-Édouard les contributions provinciales provenaient exclusivement du secteur privé, celle de Terre-Neuve devait être faite en entier par le ministère du Développement économique de cette province.[17] Il faudra attendre encore trois ans avant que la contribution de Terre-Neuve ne soit constituée de dons du secteur privé.

LE MANDAT DU CEPA

La première assemblée générale du CEPA eut lieu le 28 mars 1955 à Halifax (Nouvelle-Écosse). À cette occasion, M. R.W. Ganong fut élu président. On procéda également à l'élection du conseil d'administration. Sept directeurs furent choisis dans chacune des provinces Maritimes et quatre à Terre-Neuve. La version définitive des règlements fut également approuvée et adoptée à cette réunion.[18]

Le 16 mai 1955, le conseil d'administration de la Chambre de commerce tenait sa deuxième réunion à Moncton au Nouveau-Brunswick. Quatre comités de travail permanents y furent mis sur pied :

1. Comité de l'agriculture : R.W. Ganong, vice-président de Ganong Brothers; président.

2. Comité du commerce des provinces de l'Atlantique : E.D. Brown, vice-président et directeur général de Canadian Gypsum Co.; président.

3. Comité du tourisme : C.J. Morrow, président de National Sea Products; président.

4. Comité de l'énergie : R.E. Tweeddale, ingénieur en chef adjoint à la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick; président.

Les attentes du CEPA face aux défis qui attendaient ces comités dans le domaine de la coopération interprovinciale ne laissaient pas d'être grandes. Dans un discours prononcé devant le Club Rotary de Halifax le 24 mai 1955, M. Nelson Mann, directeur exécutif du CEPA, faisait remarquer : "Il nous fallait d'abord arriver à nous entendre sur ce qu'il fallait faire avec notre commerce interprovincial et quel soutien lui apporter."[19] De toute évidence, l'intention du CEPA était de jouer un rôle dynamique au chapitre de la promotion et de l'expansion du commerce dans la région, avec les autres parties du Canada, et, aspect le plus important, avec les pays étrangers.

M. Mann fit également allusion à une lettre qu'il avait reçue de M. Leo Dolan, le directeur du Bureau de tourisme du gouvernement canadien, concernant l'industrie touristique :

> Les perspectives de développement de l'industrie touristique sont si grandes dans les provinces Maritimes que - j'en suis certain - un peu de coopération et une certaine dose de planification seraient des éléments d'une valeur inestimable à ce stade.[20]

Le Comité de l'énergie fut appelé à donner suite aux recommandations faites dans le rapport sur la production thermique d'énergie électrique (rapport Christie) de 1954. Voici un passage de ce rapport :

> Pour abaisser le plus possible les tarifs d'électricité dans les provinces Maritimes, nous proposons que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse soient considérés comme une seule région aux fins de la production et de la distribution de l'énergie électrique. Le réseau unifié serait contrôlé par une administration unique qui remplacerait les deux commissions d'énergie électrique existantes. Tous les systèmes de production existants, tant privés que publics, seraient fondus en un tout qui engloberait en plus des réseaux du nord du Maine et qui fonctionnerait comme tel en un vaste réseau de transport à haute tension par voie d'interconnexions.[21]

Le rapport Christie s'arrêtait également au problème central que poserait l'avènement d'un tel réseau :

> Il faudra pratiquer l'art de gouverner à son meilleur pour en arriver à une telle unification, car les politiques locales et l'orgueil des provinces se dresseront devant cette initiative. Dans ce cas, il faudra que le bien de l'ensemble de la communauté prime les intérêts mesquins.[22]

Partant de là, le Comité de l'énergie du CEPA se vit confier la responsabilité de déployer son art de gouverner pour négocier, avec les provinces et les compagnies d'électricité, la mise sur pied du réseau interprovincial. En ce sens, le CEPA reçut, avec l'assentiment des provinces, le statut d'organisation la plus puissante jamais mise sur pied pour instaurer la coopération entre les quatre provinces de l'Atlantique.

Il suffit pour s'en convaincre de se pencher un tant soit peu sur l'organisation du premier séminaire sur l'économie de l'Atlantique tenu par le CEPA à l'Université du Nouveau-Brunswick, les 14, 15 et 16 septembre 1955, à Frédéricton. Hommes d'affaires et universitaires éminents de la région, du pays et de la communauté internationale vinrent discuter des problèmes et de l'avenir des divers secteurs de l'économie de la région. Étaient présents à la séance de clôture les premiers ministres du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, soit MM. Lemming, Hicks et Matheson respectivement (M. Smallwood, premier ministre de Terre-Neuve, s'était excusé.).[23] On ignore dans quelle mesure ils y furent pour quelque chose dans les conclusions auxquelles en sont arrivés les participants au séminaire. On présume qu'ils se sont contentés d'assister à la rencontre à titre d'observateurs intéressés et de "pères" de l'organisation hôte. L'issue de cette rencontre fut extrêmement importante. Elle marqua en effet le début de la lutte pour lancer des initiatives de développement régional et pour amener le gouvernement fédéral à délaisser la formule des projets isolés en faveur de l'établissement d'un ensemble de politiques et d'un cadre général d'intervention au titre de ce même développement régional.

CONCLUSION

Ainsi donc, la création du CEPA a contribué à rassembler les quatre premiers ministres pour discuter coopération économique et sociale. Bien qu'à l'origine l'initiative soit venue du secteur privé, les premiers ministres semblaient empressés "d'exploiter un bon filon" et d'élargir la discussion

sur diverses questions. Les premiers ministres avaient commencé à jouer un rôle plus dynamique dans le développement de la région. A l'attitude du laissez-faire qui prônait l'abandon de ces questions aux forces du marché a vite succédé une approche plus interventionniste du développement. Les premiers ministres n'avaient toutefois à leur disposition nulle question, nulle préoccupation à partir de laquelle ils auraient pu poursuivre cet objectif. Le nouvel esprit de coopération risquait de se dissiper. Il fallut que, pendant un an, d'importants changements se produisent dans l'économie de la région et du pays et que la valeur du CEPA soit reconnue pour que les premiers ministres relèvent le défi du redressement de la région.

CHAPITRE 2

L'INSTAURATION DE LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE : UNE INITIATIVE DU SECTEUR PRIVÉ, 1956-1961

INTRODUCTION

Dans l'après-guerre, l'économie du Canada a été marquée par l'attitude de laissez-faire du gouvernement fédéral qui refusait de tenir compte des renvendications de la région et s'en remettait largement au secteur de la fabrication du Canada central. Les provinces de l'Atlantique s'élevaient contre cette attitude et, à maintes conférences fédérales-provinciales, réclamèrent une forme quelconque de péréquation fiscale en faveur des provinces pauvres.

Tout cela devait changer cependant avec le discours que le premier ministre, M. Louis Saint-Laurent, prononça devant le Congrès du travail du Canada, le 24 avril 1956, et dans lequel il lançait un appel en faveur du redressement économique de la région de l'Atlantique. Pour la première fois, le premier ministre reconnaissait publiquement les besoins spéciaux de la région qu'il mettait, par la même occasion, au défi d'amorcer ce redressement. La réponse ne se fit pas attendre : le premier ministre, M. Hugh John Flemming, convoqua la première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique pour le 9 juillet 1956.

La période allant de 1956 à 1961 fut donc caractérisée par l'émergence d'idées axées sur le redressement. Le CEPA, qui jouait un rôle de plus en plus influent dans les conférences des premiers ministres, en était le fer de lance car non seulement il participait à part entière à ces rencontres, mais les membres de son exécutif coordonnaient les activités de divers comités des premiers ministres et étaient autorisés à mener des études et des négociations (par ex. la négociation du réseau électrique interprovincial) au nom des provinces.

LA POLITIQUE DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU CANADA, DE 1945 À 1958

Pour comprendre les circonstances qui ont entouré l'adoption de la formule des conférences des premiers ministres de l'Atlantique, il faut d'abord comprendre la philosophie économique de base du gouvernement fédéral. Dans cette section, nous tenterons donc de cerner les stratégies économiques de l'époque.

Le gouvernement du premier ministre Louis Saint-Laurent s'en tint à la ligne établie du parti libéral qui avait été suivie au cours des 40 années précédentes. Sauf en temps de crise nationale (comme pendant la Dépression et la Seconde Guerre mondiale), l'intervention du gouvernement dans l'économie de la nation était réduite à sa plus simple expression. Le gouvernement libéral en place à Ottawa souscrivait à la théorie de l'équilibre général, voulant que les mécanismes du marché (le système des prix) opèrent la répartition des ressources foncières, humaines et financières, de manière à répondre à la demande et à pousser l'économie vers le plein emploi.

Le gouvernement fédéral adhérait à cette philosophie du laissez-faire, abandonnant la responsabilité du développement économique au secteur privé. Ses efforts de stimulation de la croissance économique nationale se limitaient à établir des barrières tarifaires et à adopter des politiques de transport, lesquelles avaient pour objets de promouvoir l'essor des industries nouvelles et de faciliter le mouvement de marchandises. Les interventions directes dans les problèmes des régions économiquement défavorisées se limitaient au versement de subventions aux gouvernements provinciaux et à l'octroi d'une certaine aide à l'immobilisation pour l'industrie. Le gouvernement fédéral n'avait pas de politique régionale à cette époque : l'aide aux provinces n'était exclusive à aucune région, elle s'adressait également à toutes les provinces.

Les tarifs nationaux et les politiques de transport tendaient à favoriser le Canada central, où se trouvait concentré le gros de l'activité manufacturière canadienne. Si on ajoute à celà les politiques monétaires restrictives appliquées par le gouvernement fédéral entre 1954 et 1957, "le partage équitable de la croissance économique devenait impossible"[1], pour reprendre les termes du professeur W.Y. Smith. En outre, même devant l'exemple de la

politique régionale britannique de l'après-guerre, la fonction publique fédérale demeurait réfractaire à toute vèlléité de politique de développement régional.

Les provinces de l'Atlantique présentaient un front passablement uni face aux politiques du gouvernement fédéral. Elles souscrivaient au principe voulant que les provinces doivent fournir un niveau raisonnable de services à la population sans avoir à imposer un fardeau fiscal déraisonnable. Elles n'en affirmaient pas moins que le gouvernement fédéral devait faire un effort concerté pour s'attaquer aux inégalités régionales en adoptant une politique de développement régional.

Ainsi, à la conférence fédérale-provinciale du 3 octobre 1955, le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Henry Hicks, déclarait :

> La Nouvelle-Écosse n'a pas participé à la prospérité générale du Canada dans une mesure suffisante pour lui permettre d'assurer facilement à ses citoyens un niveau canadien convenable de services provinciaux sans leur imposer un fardeau fiscal trop lourd. En outre, pour que chaque province soit en mesure de dispenser ce niveau convenable de services, il lui faut avoir quelque chose qui s'apparente au revenu égal par habitant.[2]

Le premier ministre ajouta qu'il espérait que le gouvernement fédéral, en s'acquittant de ses responsabilités envers les provinces, assurerait à chacune suffisamment "de revenus pour lui permettre de s'acquitter convenablement des attributions que lui conférait la Constitution en adoptant la proposition soumise par la Nouvelle-Écosse ou en prenant un autre moyen."[3]

Il voulait que les sommes versées aux provinces Maritimes par le gouvernement fédéral en vertu de la Loi de 1942 sur les subventions supplémentaires aux provinces Maritimes soient réévaluées en fonction du pouvoir d'achat du dollar de 1956 et des dépenses gouvernementales qui devaient être engagées. La formule d'alors était fondée sur la situation qui existait en 1935.

L'autre proposition à laquelle le premier ministre Hicks avait fait allusion était celle du premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. John Flemming. À la conférence fédérale-provinciale du 26 avril 1955, à Ottawa, le premier ministre Flemming avait présenté une proposition visant l'instauration d'un système de subventions spéciales.[4] Il recommandait son adoption par le gouvernement fédéral afin que le développement économique soit clairement perçu dans une optique régionale. Aux fins de l'aide financière, ces subventions de redressement national consacreraient les provinces de l'Atlantique comme zone économique spéciale. Sa proposition rejoignait l'une de celles qui avaient été faites dans le rapport de 1940 de la Commission royale sur les relations entre le Dominion et les provinces (le rapport Rowell-Sirois). Ces subventions de redressement remplaceraient les subventions spéciales versées aux provinces Maritimes et peut-être la subvention transitoire versée à Terre-Neuve en application des stipulations de l'union avec le Canada.[5]

Le gouvernement fédéral rejeta la proposition de la Nouvelle-Écosse et proposa à la place l'instauration d'un système de paiements de péréquation sous l'égide de la Loi de 1957 sur les accords de partage fiscal entre le gouvernement fédéral et les provinces. En vertu de la Loi révisée, les provinces devaient recevoir d'Ottawa des paiements de péréquation inconditionnels équivalant au montant nécessaire pour porter les recettes fiscales d'une province au niveau du montant moyen par personne des recettes des deux provinces les mieux nanties sur le plan fiscal.

Sur le plan fiscal donc, les relations demeurèrent tendues - les provinces prônant une grande réforme du régime fiscal dans une optique régionale et le gouvernement fédéral s'en tenant obstinément à sa position sur la péréquation, sans égard aux besoins provinciaux.

UNE INITIATIVE FÉDÉRALE ET LA RÉPONSE DE LA RÉGION

L'état tendu des relations sur le plan fiscal changea du tout au tout après le discours prononcé par le premier ministre Saint-Laurent, à l'occasion d'une assemblée du Congrès canadien du travail le 24 avril 1956, à Toronto. En voici des passages :

> Dans certaines régions, en particulier dans les provinces de l'Atlantique, il nous apparaît souhaitable de nous employer à ce que l'on pourrait appeler le redressement économique. Au cours de l'année écoulée, à l'occasion de rencontres avec les gouvernements provinciaux, je n'ai pas manqué d'être impressionné par l'empressement des représentants d'autres parties du pays à admettre le fait que des mesures spéciales devraient peut-être être prises pour améliorer l'économie des provinces de l'Atlantique.
>
> Voilà qui mérite, et reçoit d'ailleurs, l'attention de bon nombre d'entre nous; toutefois, l'initiative et les idées, les énergies et la volonté d'opérer ce redressement ne sauraient émaner d'autres parties du Canada. Elles doivent venir de la région même de l'Atlantique. Il nous appartiendra ensuite à nous, de l'extérieur, de collaborer et d'aider à faire fructifier ces idées et ces efforts en offrant de meilleures possibilités aux travailleurs de ces régions.[6]

Sur deux points importants, cette déclaration se démarque des positions prises antérieurement, l'une étant la reconnaissance du besoin d'une approche régionale face au développement économique du Canada et l'autre, le défi lancé aux provinces de l'Atlantique de formuler les politiques régionales. Faute d'initiative provinciale en ce sens, on peut se demander si le gouvernement fédéral aurait quand même lancé des programmes axés sur les problèmes précis de la région, compte tenu de ses politiques monétaires restrictives et de sa tendance à favoriser l'industrie du Canada central.

Le défi fédéral fut vite relevé. Le premier ministre, M. Hugh John Flemming, télégraphia sur-le-champ aux autres premiers ministres de l'Atlantique (M. Smallwood de Terre-Neuve, M. Hicks de la Nouvelle-Écosse et M. Matheson de l'Île-du-Prince-Édouard). Voici en substance ce que M. Flemming disait à M. Hicks dans sa dépêche :

> ... j'ai la très ferme conviction que la déclaration du premier ministre constitue un défi, une invitation et une occasion sans précédents pour les gouvernements et les gens de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve. Bien que les vues de nos provinces respectives aient été présentées quand l'occasion s'en est offerte, le Nouveau-Brunswick est partie prenante à la nouvelle approche comportant une action concertée.[7]

Le premier ministre Flemming convoqua sans délai une conférence des premiers ministres de l'Atlantique pour le 2 juillet 1956, "afin d'envisager et d'articuler des moyens appropriés de concevoir des plans d'intervention concertée suivant les lignes de pensée avancées par le premier ministre."[8]

Dans une entrevue enregistrée vers la fin des années 1970, M. Flemming rappela les problèmes qu'avait posés la convocation d'une telle rencontre :

> Je me rappelle avoir écrit au premier ministre Hicks pour lui proposer une rencontre - c'était avant les élections au Nouveau-Brunswick - et je me souviens que la presse, bien entendu, était au courant de ma démarche auprès des autres premiers ministres (y compris celui de Terre-Neuve). Il semblerait qu'après qu'ils (les journalistes) en eurent parlé au premier ministre Hicks (et il ne donnait pas sa place, vous savez, pour décocher des flèches), celui-ci aurait déclaré : "Eh bien, attendons pour voir; vous me demandez si le premier ministre du Nouveau-Brunswick m'a invité à venir et moi je vous réponds que nous devrions attendre pour voir qui sera premier ministre après les élections." Inutile de dire que la déclaration fit la manchette. Invité à la commenter, je répondis : "Si M. Hicks a bien été cité, je ne comprends toujours pas sa réticence à s'engager pour une rencontre aussi importante que celle-là pour la région. En supposant qu'elle soit justifiée, je dirais qu'il nous faudra remettre la rencontre après les élections en Nouvelle-Écosse pour savoir qui en sera le premier ministre." Mais nous ne sommes pas allés jusque là; c'en était assez, les journalistes firent, je crois, autant de tapage avec ma déclaration qu'ils en avaient fait avec la sienne, mais c'était de bonne guerre. Quoi qu'il en soit, mon gouvernement fut réélu mais le sien ne le fut pas, d'où l'ironie de la situation.

Après d'autres échanges de correspondance, les premiers ministres convinrent de se rencontrer à Frédéricton pour une séance d'une journée, le 9 juillet 1956.

LA SITUATION POLITIQUE DANS LES PROVINCES AU DÉBUT DES ANNÉES 1950

Une Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, bien qu'il ne s'agît pas d'un événement inédit, n'en demeurait pas moins une démarche vraiment unique et exaltante vers le milieu des années 1950. Pour bien comprendre

l'époque pendant laquelle se situe la Conférence, il faut d'abord cerner les personnalités en présence.

Le Nouveau-Brunswick fut dirigé par M. Hugh John Flemming de 1952 à 1960. Le gouvernement libéral antérieur du premier ministre John B. McNair (1940-1952) se prêtait facilement au jeu du gouvernement fédéral, beaucoup plus en tout cas que les gouvernements de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. Tout comme le premier ministre McNair, le premier ministre Flemming était très ouvert et favorisait la coopération sous toutes ses formes, compte tenu du fait que la province n'avait rien à perdre dans sa recherche de perspectives de développement.[10]

Le premier ministre Flemming était un chef vigoureux, identifié sans équivoque au parti. Il dirigeait aussi un cabinet très puissant. Qu'il suffise de mentionner que son ministre de l'Industrie et du Développement, M. Roger Pichette, qui s'était opposé à lui dans la course à la direction du parti, était un fervent admirateur des positions énergiques prises par le premier ministre du Québec, M. Maurice Duplessis. Cependant, en raison de la nature du parti conservateur, l'esprit de cohésion du cabinet de M. Flemming était très fort.

Le principal conseiller de M. Flemming en matière d'économie était M.W.Y. Smith, professeur d'économique à l'Université du Nouveau-Brunswick. C'est de fait sur la recommandation du professeur Smith que M. Flemming avait tenté de persuader le premier ministre du Canada d'adopter la formule des subventions de redressement national. On verra d'ailleurs que pendant toute la période étudiée, le professeur Smith a joué un rôle important au titre de la coopération interprovinciale.

Le gouvernement était fortement centralisé sous l'emprise du premier ministre. Ainsi, le Conseil du Trésor de la province n'existait que de nom. Il était constitué du premier ministre Flemming et d'un ou deux autres ministres, M. Flemming en étant le ministre responsable et le professeur Smith, le conseiller. À cette époque au Nouveau-Brunswick, on ne connaissait pas encore les organismes centraux. Le premier ministre Flemming n'avait donc pas à se préoccuper tellement de la politique de sa province; il régnait en roi et maître sur un parti unifié et centralisé.

La situation était tout autre en Nouvelle-Écosse vers le milieu des années 1950. Tout comme le premier ministre Flemming, M. Angus L. MacDonald avait dirigé un parti puissant et uni. Après sa mort survenue au printemps de 1954, M. Harold Connolly dirigea le gouvernement jusqu'à la convocation d'un congrès à la direction.

En septembre 1954, M. Henry Hicks fut élu chef du parti libéral de la Nouvelle-Écosse et en devint le nouveau premier ministre. Son gouvernement était disposé à collaborer dans des domaines comme le réseau interprovincial, la Commission des transports des Maritimes, l'expansion des pêches et les programmes mixtes de promotion du tourisme.

L'attitude du premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Alexander W. Matheson (1953-1959), face à la coopération régionale, se rapprochait de celle de M. Flemming. D'après lui, la coopération entre les quatre provinces de l'Atlantique s'imposait étant donné que chacune des provinces, bien qu'exerçant les pouvoirs d'un gouvernement souverain, n'avait pas les moyens de fournir tous les services gouvernementaux que pouvaient s'offrir les provinces centrales. À l'instar des autres provinces, l'Île-du-Prince-Édouard était prête à appuyer des initiatives en coopération même si elle ne devait revêtir un intérêt particulier que pour une province. À cette époque, tout conflit d'intérêt au sujet d'une initiative conjointe paraissait facilement surmontable.[11]

Bien que Terre-Neuve ne fît partie de la Confédération que depuis 1949, le premier ministre Smallwood penchait résolument en faveur du développement économique régional. À cet égard, il se révéla un allié tranquille du premier ministre Flemming du Nouveau-Brunswick. La mise sur pied du CEPA fut la première initiative commune à laquelle Terre-Neuve prit part. Dès le départ toutefois, le premier ministre Smallwood tint à affirmer le caractère unique de sa province en arguant que Terre-Neuve n'était pas une province Maritime, du fait de ses différences sur les plans des ressources, de la géographie et de la culture. M. Smallwood se contentait de participer à des activités régionales avec la même conscience des intérêts de sa province qui guidait les premiers ministres des autres provinces.[12]

La volonté de résoudre les problèmes de la région de l'Atlantique n'était pas tout à fait aussi marquée à l'échelon fédéral. Le gouvernement fédéral se faisait manifestement tirer l'oreille pour s'attaquer directement au problème. Les négociations fédérales-provinciales se déroulaient donc à la pièce. Selon cette formule, les provinces présentaient une liste de projets précis auxquels le gouvernement fédéral décidait ou non d'accorder son aide. À l'Île-du-Prince-Édouard, M. Robert MacLeod, chef de cabinet du premier ministre Matheson, "on fondait de trops grands espoirs" sur les nouvelles approches étudiées et les mesures appliquées pour sortir la province de ses difficultés. Il déclara également qu'il existait un grand esprit de camaraderie entre les quatre premiers ministres, qui tous étaient des collègues exemplaires.[13]

LA PREMIÈRE CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE, À FRÉDÉRICTON, NOUVEAU-BRUNSWICK, LE 9 JUILLET 1956

C'est le 9 juillet 1956 à 10 h que s'ouvrit à la Chambre législative du Nouveau-Brunswick la première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. On trouvera la liste des représentants à la figure 2.

Dans leur déclaration, les premiers ministres firent tous allusion au discours du 24 avril du premier ministre du Canada comme élément déclencheur, voir comme "mandat" de la Conférence, pour reprendre les termes du président de la Conférence, M. Flemming.[14]

Figure 2

REPRÉSENTANTS À LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE LE 9 JUILLET 1956 À FRÉDÉRICTION (NOUVEAU-BRUNSWICK)

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick

L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre
L'honorable T. Babbitt Parlee, président du Conseil exécutif
L'honorable Cyril Sherwood, ministre de l'Agriculture
L'honorable Edgar Fournier, président de la Commission d'énergie électrique du N.-B.
L'honorable Arthur E. Skaling, ministre du Travail
L'honorable W.J. West, C.R., procureur général
L'honorable Donald D. Patterson, secrétaire-trésorier provincial
L'honorable Roger Pichette, ministre de l'Industrie et du Développement
L'honorable Norman Buchanan, ministre des Terres et des Mines
M. R.S. Fitz Randolph, contrôleur général
M. Kenneth B. Carson, chef de cabinet du premier ministre Flemming
Professeur W.Y. Smith, conseiller économique auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick

Le gouvernement de Terre-Neuve

L'honorable Joseph R. Smallwood, premier ministre
L'honorable P.J. Lewis
L'honorable F.W. Rowe, ministre de l'Éducation
M. Gordon Pushie, directeur du développement économique
M. Arthur Johnson, commissaire, Administration du développement de la pêche

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse

L'honorable Henry D. Hicks, premier ministre
L'honorable W.T. Dauphinee
M^lle^ Zilpha Linkletter, directeur de la Direction générale de l'économie, ministère de l'Industrie et du Commerce
M. John R. Begelow, sous-ministre de l'Industrie et du Commerce
M. A.A. Crowell, chef de cabinet du premier ministre M. Hicks

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

L'honorable Alexander W. Matheson, premier ministre
L'honorable Keir Clark, ministre de l'Éducation
L'honorable B.R. MacDonald, trésorier provincial
M. P.S. Fielding, secrétaire provincial adjoint
M. W.E. Massey, trésorier provincial adjoint
M. H.R. Carruthers, vérificateur provincial adjoint

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique

M. R. Whidden Ganong, président
M. O. Nelson Mann, directeur exécutif
M. Gordon Elman (N.-É.)
M. Arthur T. Parkes (N.-B.)
M. Clarence J. Morrow (N.-É.)
M. L.W. Simms (N.-B.)
M. H. Watson Jamer (N.-B.)
M. Frank MacKinnon (Î.-P.-É.)

La Commission des transports des Maritimes

M. A. Murray MacKay, président
M. Howard Mann, directeur exécutif

Autres

M. A. Cross
M. R.E. Tweedale
M. H. Allan
M. F. Ayres

L'allocution du premier ministre Hicks faisait écho à cette idée : elle cernait les domaines de coopération où le gouvernement fédéral pourrait apporter son aide. Il réclama une étude de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes en vue de réanalyser la position de la région sur les questions de transport. Il souligna que les taux élevés de transport des marchandises constituaient "le plus sérieux handicap économique que devaient supporter les provinces de l'Atlantique..."[15]

M. Hicks réclama également qu'on apportât des changements aux politiques tarifaires canadiennes, "qui ne sont pas étrangères à la difficulté que nous avons d'accroître notre commerce avec les États de la Nouvelle-Angleterre."[16] Il réclama en outre une décentralisation de l'industrie au Canada, et notamment des industries de défense, comme l'électronique et l'aéronautique.

M. Hicks s'exprima aussi sur l'industrie du charbon, soulignant "qu'un comité étudiait la possibilité d'employer du charbon de la Nouvelle-Écosse dans les procédés d'extraction par fusion en usage chez vous (au Nouveau-Brunswick)."[17] Il parla également de l'emploi du charbon pour la production d'électricité, en s'étendant tout particulièrement sur le réseau d'électricité interprovincial.

À son avis, grâce à la coopération, les provinces de l'Atlantique :

> pourraient amener les autorités fédérales à s'intéresser davantage à la commercialisation de notre poisson et à l'élaboration de politiques tarifaires propres à préserver notre capacité à disposer des produits de notre pêche d'année en année.[18]

Il estimait que la même approche pourrait être adoptée pour la commercialisation des produits agricoles.

Ce fut ensuite au tour du premier ministre Flemming de prendre la parole. Il indiqua dans ses grandes lignes la forme que devrait prendre la coopération dans la région. Sa grande préoccupation était d'établir :

> un mécanisme de coopération au moyen duquel les hauts fonctionnaires pourront faire une analyse exhaustive de nos problèmes et établir une série de propositions à examiner au cours d'une conférence ultérieure.[19]

Le mécanisme dont M. Flemming proposait la création consistait en un comité consultatif permanent de hauts fonctionnaires qui ébaucheraient un programme de redressement de la région. Il serait composé de représentants des quatre provinces de l'Atlantique ainsi que du CEPA et de la Commission des transports des Maritimes. Il aurait le pouvoir de mettre sur pied des sous-comités chargés d'étudier des problèmes particuliers mais il ne se verrait déléguer aucun pouvoir autre que celui de faire office d'organisme consultatif auprès de la Conférence des premiers ministres.

Eu égard à la question du redressement régional, la grande question, pour le premier ministre Flemming, était le besoin de subventions spéciales, semblables à celles dont il avait préconisé l'instauration à la Conférence fédérale-provinciale du 3 octobre 1955. Il réclamait également l'aide du gouvernement fédéral pour les projets de mise en valeur des ressources nationales, aide qui prendrait la forme d'investissements de l'État fédéral dans la mise en valeur de l'énergie électrique.

Le transport était aussi l'une des grandes préoccupations de M. Flemming. Il fit remarquer que l'écart différentiel des taux de transport des marchandises dont bénéficiait la région de l'Atlantique "a été et est toujours rogné par des relèvements uniformes par pourcentage" et qu'il fallait que tous les gouvernements accordent une attention immédiate à la question.[20]

L'influence du professeur W.Y. Smith sur la politique économique du Nouveau-Brunswick transparaît dans la demande de M. Flemming qu'une étude soit faite de l'incidence des politiques monétaires et fiscales du gouvernement fédéral sur l'économie de la région. M. Smith soutenait que les politiques économiques restrictives du gouvernement fédéral avaient favorisé le Canada central et eu des répercussions néfastes sur la région de l'Atlantique.[21] M. Flemming estimait qu'une étude de cette nature devait être confiée au comité consultatif dont la création était proposée. M. Flemming affirma de plus :

> Je crois que le Comité consultatif permanent devrait, outre l'élaboration de propositions destinées à être étudiées par le gouvernement fédéral, examiner soigneusement les moyens par lesquels nous pouvons coopérer de façon qui nous soit mutuellement profitable.[22]

Les deux secteurs qui nécessitaient le plus d'efforts de coopération étaient, selon lui, l'industrie du tourisme et la commercialisation des produits de la pêche et de l'agriculture. "Ce sont des problèmes que nous avons en commun, affirmait-il, et en travaillant ensemble à les régler nous procurerons aux gens de la région des avantages considérables."[23]

L'ouverture de délégations commerciales dans d'autres pays et une étude des politiques de développement régional d'autres pays figuraient aussi parmi les propositions du premier ministre Flemming. Il adressa aussi une mise en garde aux autres premiers ministres au sujet des répercussions possibles de la Voie maritime du Saint-Laurent et du pipeline transcanadien sur l'Est du Canada :

> Pouvons-nous... nous permettre de fermer les yeux ou de faire semblant de ne pas voir les répercussions possibles de l'approfondissement du Saint-Laurent sur les ports de Halifax et de Saint-Jean? Pouvons-nous être aveugles au point de ne pas voir que l'industrie du Canada central qui utilise actuellement le charbon de l'Est pourrait se rabattre sur le gaz de l'Ouest à un coût moindre? Est-il possible que nous, dans les provinces de l'Atlantique, voyions dans l'avenir notre position économique relative empirer progressivement par rapport à la moyenne canadienne? J'affirme que ces questions exigent une intense réflexion afin que les mesures nécessaires puissent être prises à temps.[24]

C'était ensuite au tour du premier ministre de l'Île-du-Prince-Edouard de prendre la parole. M. Matheson commença son allocution par une mise en garde adressée à la presse du Canada central. Un journal d'Ottawa aurait prêté un caractère politique à la Conférence parce que trois des quatre premiers ministres de l'Atlantique étaient chefs de partis libéraux provinciaux et que le Parti libéral fédéral était au pouvoir à Ottawa. M. Matheson déclara que les premiers ministres, "quel que soit le parti politique auquel ils font allégeance, oeuvreront dans l'intérêt de toutes les provinces de la région."[25] Cette déclaration devait marquer les Conférences des premiers ministres subséquentes : ceux-ci éviteraient toute politique partisane dans leurs discussions. Cela dit, pour ce qui est des relations de chaque province avec Ottawa, la politique de parti se révélerait une force importante.

M. Matheson réagit également aux propos qu'avait tenus M. Flemming dans son allocution d'ouverture, à savoir que "la réunion présente marquait le retour à un certain ordre des choses qui avait été interrompu dans la ville de Charlottetown en l'an 1864."[26] M. Matheson rejetait cette position et affirmait : "Je ne crois pas que nous devions réaliser l'union de nos provinces."[27]

Le premier ministre Matheson était d'accord avec une grande partie des propos tenus auparavant par MM. Flemming et Hicks. Il se hâta toutefois de faire part de ses propres préoccupations au sujet des terres du Nord. Il estimait que tout le Canada avait droit à sa part des exploitations minérales poursuivies sur les terres cédées au Québec en 1910, "mais, dans notre région, nous ne recevons pas notre part de notre investissement originel."[28]

M. Matheson était aussi en faveur de la construction d'une chaussée sur le détroit de Northumberland et il remercia le Nouveau-Brunswick pour l'étude du volume de remblai que requerrait la construction de cette chaussée. Il accordait aussi son appui au principe des subventions à l'immobilisation et d'autres formes d'aide du gouvernement fédéral au développement des industries d'exploitation des ressources naturelles.

Le premier ministre Smallwood, de Terre-Neuve, fut le dernier à prendre la parole. Sa grande préoccupation était le "retard" de Terre-Neuve par rapport aux provinces Maritimes et, à un autre niveau, des provinces de l'Atlantique par rapport à Ottawa. Il déclara qu'il ne servait à rien de se plaindre à Ottawa de l'état de sous-développement de l'économie de la région, mais que chaque province avait :

> le devoir de faire tout ce qui est en son pouvoir avant d'aller se lamenter à Ottawa. Nous devons faire tout ce qu'il est en notre pouvoir de faire pour nous-mêmes. Voilà ce que nous devons faire. Nous devons développer notre partie du Canada avec tout notre savoir-faire et tout notre enthousiasme.[29]

Le premier ministre Smallwood trouvait en outre injuste la politique du gouvernement fédéral de traiter toutes les provinces de la même manière, parce qu'on se retrouverait au bout du compte avec "trois ou quatre, peut-être cinq

provinces très riches et quatre ou cinq provinces qui seraient les parents pauvres du Canada."[30] Il était d'avis que la région de l'Atlantique devait éviter de devenir la colonie du Canada central et que le gouvernement fédéral devait envoyer aide et paiements de transfert dans la région pour l'aider à se développer. Il estimait de plus que le gouvernement fédéral devait alléger le fardeau fiscal qui pesait sur les ressources produites à Terre-Neuve et au Labrador.

M. Smallwood estimait possible une amélioration des relations fédérales-provinciales si l'on suivait les recommandations du rapport de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada (Commission Gordon). Il fit la prédiction que, pour la première fois, la région de l'Atlantique "aurait droit à toute la considération que nous, en tant que citoyens canadiens, en tant que Canadiens à part entière, méritons tellement."[31]

Les séances publiques prirent fin sur les exposés du CEPA et de la Commission des transports des Maritimes. M. R. Whidden Ganong, président du CEPA, félicita les premiers ministres d'avoir accepté le défi du premier ministre Saint-Laurent. Il énonça également quatre principes généraux à suivre dans le développement de l'économie du Canada atlantique :

1. Retenir une industrie et la décomposer en ses éléments constitutifs, que le CEPA et les premiers ministres pourront étudier.

2. Préciser les objectifs à atteindre et les exigences auxquelles satisfaire pour améliorer chaque industrie.

3. Déterminer des lignes de conduite de rechange et en analyser les conséquences pour les industries retenues aux fins de développement.

4. Dégager la ligne de conduite qui permettra d'atteindre les objectifs et de satisfaire aux exigences et déterminer comment la mettre en oeuvre.[32]

M. A. Murray MacKay, président de la Commission des transports des Maritimes alla plus loin dans les détails que son collègue du CEPA. Pour lui, les transports étaient "de la plus haute importance pour nos quatre provinces."[33] Il poursuivit en énumérant les problèmes qui se posaient dans le domaine des transports dans la région à l'époque :

1. La dépendance accrue envers le commerce intérieur au Canada, attribuable aux politiques monétaires restrictives que poursuivait le gouvernement national;

2. La distance que devaient parcourir les biens à l'intérieur de la région et à l'extérieur;

3. La façon dont le relèvement uniforme par pourcentage des taux de transport des marchandises influait de façon néfaste sur le prix des biens en vrac expédiés depuis la région;

4. La baisse des taux de transport des marchandises ailleurs au Canada qui ne s'accompagnait pas d'une baisse semblable dans le Canada atlantique.[34]

M. MacKay présenta à la Conférence deux mémoires à l'appui de ses assertions, l'un portant sur la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, l'autre sur les relèvements uniformes des taux de transport des marchandises.

Après l'interruption des travaux pour le repas de midi, la séance privée commença. Les débats portèrent sur les méthodes pour discuter d'une intensification des efforts de coopération et sur les questions de transport. Les travaux de la séance privée semblent s'être déroulés sans difficultés particulières.

Il fut convenu à cette occasion que les transports constituaient un "problème commun" et que M. Hicks irait à Ottawa pour discuter avec le premier ministre du Canada de la question des transports dans la région.[35] Le premier ministre Smallwood estimait que les ressources naturelles étaient "le plus important de tout."[36] Cela donna lieu à une proposition voulant qu'une étude soit faite des ressources naturelles de la région.

M. Flemming revint sur la nécessité d'un élargissement des politiques économiques fédérales. Il réclama de nouveau l'instauration de subventions de redressement spéciales pour les provinces de l'Atlantique. Il fit également part d'un certain nombre d'autres domaines sur lesquels il faudrait revenir plus tard, notamment l'implantation d'industries de défense dans la région, les tarifs, les relations commerciales avec la British Caribbean Federation et la commercialisation des produits de l'agriculture et de la pêche.

Le professeur Smith s'exprima brièvement sur la question des subventions de redressement : à lui seul, le Nouveau-Brunswick aurait besoin d'environ 20 000 000 $ par année au cours des dix années suivantes. Il fut également mentionné qu'il faudrait prévoir un comité technique chargé de faire une étude pour déterminer combien il faudrait de temps pour construire un réseau d'électricité interprovincial. Les notes de M. Nelson Mann révèlent que les participants discutèrent du financement de projets spéciaux par le gouvernement fédéral, du développement de la recherche technique et économique, de problèmes de gestion et du commerce avec le Venezuela. Ces sujets ne sont approfondis nulle part ailleurs dans les notes de M. Mann.[37]

Finalement, on aborda la question du comité consultatif permanent. Une fois le projet approuvé, des représentants furent choisis et le comité se vit confier la tâche de déterminer d'autres thèmes qui s'ajouteraient à ceux qui avaient été avancés auparavant. Un comité de l'ordre du jour avait déjà été mis sur pied par le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour coordonner la première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. Il se réunit à l'occasion dans le mois précédant la Conférence. Il était composé des personnes suivantes :

Nouveau-Brunswick :	Professeur W.Y. Smith, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick
	M. Kenneth Carson, chef de cabinet du premier ministre
	M. R.S. FitzRandolph, contrôleur général
Terre-Neuve :	M. Gordon Pushie, directeur, Développement économique
Nouvelle-Écosse :	M. A.A. Crowell, chef de cabinet du premier ministre
Île-du-Prince-Édouard :	M. H.R. Carruthers, vérificateur adjoint de la province
	M. P.S. Fielding, secrétaire adjoint de la province
CEPA :	M. O. Nelson Mann, directeur exécutif
Commission des transports des Maritimes :	M. Howard Mann, directeur exécutif

À la faveur d'échanges de lettres et d'une réunion qui se tint le 4 juillet 1956 à Moncton (Nouveau-Brunswick), ce comité put établir l'ordre du jour et avancer un certain nombre de secteurs de coopération sur lesquels les premiers ministres pourraient se pencher.

Tous les représentants, sauf M. Pushie de Terre-Neuve, étaient présents à la réunion du comité de l'ordre du jour, qui dura deux heures. L'ordre du jour fut approuvé sans modification et un communiqué concernant la tenue prochaine de la Conférence fut rédigé. Les deux documents furent plus tard approuvés par les premiers ministres.

C'est peut-être le succès obtenu avec le comité de l'ordre du jour qui amena les quatre premiers ministres à créer un Comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. L'entité en question se composait des personnes suivantes :

Nouveau-Brunswick :

M. R.S. FitzRandolph, contrôleur général
Professeur W.Y. Smith, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick
M. K.B. Carson, chef de cabinet du premier ministre Flemming

Terre-Neuve :

M. Gordon Pushie, directeur, Développement économique
M. Arthur Johnson, sous-ministre du Développement économique
M. Ross Young, commissaire, Administration de l'expansion de la pêche

Nouvelle-Écosse :

M. John R. Bigelow, sous-ministre du Commerce et de l'Industrie
M. A.A. Crowell, chef de cabinet du premier ministre Hicks
Mlle Zilpha Linkletter, directrice, Direction de l'économique, ministère du Commerce et de l'Industrie

Île-du-Prince-Édouard :

M. P.S. Fielding, Secrétaire adjoint de la province
M. W.E. Massey, trésorier adjoint de la province
M. H.R. Carruthers, Vérificateur adjoint de la province

M. Nelson Mann fut nommé secrétaire du Comité permanent qui avait pour mandat d'étudier les domaines d'intérêt régional suivants et de présenter des recommandations s'y rapportant à une Conférence ultérieure des premiers ministres :

1. La politique tarifaire par rapport à l'économie de la région.

2. Le développement des industries de défense et l'augmentation des commandes dans le domaine de la défense dans la région.

3. La mise en marché des produits de l'agriculture et de la pêche.

4. La promotion de relations commerciales plus étroites avec les Antilles britanniques.

5. Tout autre sujet que le comité trouverait juste de considérer eu égard aux besoins de la région.[38]

Le Comité permanent était semblable à celui dont M. Flemming avait proposé la création. Il avait la responsabilité de mettre des sujets à l'étude mais ne disposait d'aucune autorité déléguée par l'un des gouvernements provinciaux. Il constituait donc une traduction officielle des rapports établis sous le comité de l'ordre du jour. Dans une interview accordée avant sa mort, M. Flemming déclarait :

> La bonne façon de faire les choses de ce genre (mettre sur pied un organisme consultatif) était de ne pas se faire d'idée d'avance du temps qu'il faudrait pour accomplir ce qu'on voudrait accomplir ni de l'ampleur de ce qui pourrait être accompli. Ce qu'il fallait faire, c'était plutôt de partir d'un squelette d'organisation puis de l'étoffer si l'évolution des choses le permettait.[39]

Même s'ils avaient accepté le défi du premier ministre du Canada, M. Flemming et les autres premiers ministres n'avaient pas encore pris d'engagement ferme à l'égard de la coopération future. Ils avaient certes convenu de se réunir de nouveau à Halifax, mais aucun d'eux ne s'était fait le champion de conférences régulières. Le Comité permanent devait continuer de se réunir jusqu'à la Conférence de Halifax, mais ce qui devait advenir de lui après cette étape était incertain. D'après M. Flemming, il ne devait continuer d'exister que tant qu'il avait des sujets à traiter, mais cela aussi devenait incertain après la Conférence de 1956.

Les propos que les premiers ministres tinrent à la presse à l'issue de la Conférence contribuèrent à entretenir le climat d'incertitude. M. Matheson devait affirmer : "Quelque chose a été accompli, sans doute, mais je ne sais pas si je suis trop enthousiaste ou pas."[40] M. Hicks tint des propos un peu

plus sibyllins : "Je suis aussi enthousiaste au sujet de l'issue de la réunion que je le prévoyais."[41] M. Smallwood fut plus optimiste : "Très intéressant. J'espère que quelque chose en sortira."[42]

Il est intéressant de signaler à quelles extrémités le gouvernement du Nouveau-Brunswick était allé pour faire la promotion de cette Conférence : papier spécial, pochettes d'information personnalisées destinées aux fonctionnaires gouvernementaux, banquet offert par M. Flemming à ses collègues. Après la Conférence, M. Flemming établit un compte rendu permanent des délibérations.

LES SUITES DE LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE DE 1956

Ainsi qu'il avait été convenu à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Hicks, rencontra le premier ministre du Canada, M. Saint-Laurent, à Ottawa le 4 septembre 1956 pour discuter de transports. Comme il a été mentionné auparavant, M. Hicks était préoccupé par le relèvement uniforme de 7 p. 100 des taux de transport des marchandises qui devait entrer en vigueur à l'automne 1956. Il avait fait part de ses préoccupations à ce sujet, ainsi que de celles qu'il entretenait à l'égard des politiques tarifaires fédérales, dans une lettre au premier ministre du Canada datée du 28 juin 1956.[43] M. Hicks faisait également savoir à M. Saint-Laurent que les trois autres premiers ministres de l'Atlantique étaient "essentiellement d'accord" avec lui sur ces questions.[44]

Porté par l'esprit de coopération accru qu'avaient manifesté les autres premiers ministres à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, M. Hicks réclama une rencontre avec le premier ministre du Canada pour discuter de questions de transports. À la réunion du 4 septembre, M. Hicks fit bien comprendre au premier ministre du Canada toute l'incidence qu'avaient les taux de transport des marchandises sur les entreprises et les industries de la région. Il pressa M. Saint-Laurent de revoir et de réviser la Loi qui régissait ces taux de manière qu'elle accomplisse ce pourquoi elle avait été conçue au départ. Il réclama également qu'aucun relèvement des taux de transport des marchandises ne soit autorisé tant que la révision ne serait pas achevée.

M. Hicks fit savoir à ses homologues de l'Atlantique que le premier ministre du Canada avait fait preuve "d'un intérêt et d'un souci sincères et authentiques."[45] M. Saint-Laurent avait aussi indiqué que d'autres organismes et des fonctionnaires fédéraux étudiaient ces problèmes et que le gouvernement fédéral reverrait la question des services de transport dans la région de l'Atlantique, y compris la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, une fois que leurs études seraient achevées. M. Hicks rapporta également que le premier ministre du Canada :

> avait ajouté que, d'après lui, le gouvernement du Canada est justifié d'effectuer des dépenses directes pour améliorer la situation économique d'une région particulière si l'on estimait que les conséquences indirectes de ces dépenses seraient bénéfiques pour l'économie du Canada tout entier.[46]

LA COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE L'AGRICULTURE

Le 28 novembre 1956, les ministres et sous-ministres de l'Agriculture des provinces de l'Atlantique rencontrèrent, à Moncton au Nouveau-Brunswick, des représentants de la Fédération de l'agriculture des Maritimes. Le but de la réunion était de préparer un mémoire destiné au ministre fédéral de l'Agriculture. Le document lui fut remis le 24 décembre 1956. On ne sait pas grand chose de cette réunion, sinon qu'il s'agissait de l'une des nombreuses rencontres officielles et officieuses de fonctionnaires provinciaux travaillant dans le domaine de l'agriculture.

L'agriculture avait toujours été un secteur d'intense coopération régionale. En 1948, le gouvernement fédéral adopta la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces Maritimes, en réponse à une demande à ce sujet des ministres de l'Agriculture des Maritimes. Aux dires de M. Reg Gilbert, sous-ministre de l'Agriculture du Nouveau-Brunswick de 1957 à 1973, "un ensemble particulier de circonstances était à l'origine de l'affaire."[47] Les vieilles digues qui contenaient les riches terrains marécageux avaient commencé à se détériorer et les coûts de rénovation étaient au-dessus des moyens des agriculteurs et des provinces. La superficie en question faisait environ 40 000 acres. La Loi sur le rétablissement agricole des Prairies avait déjà fait sentir ses effets bénéfiques pour les provinces de l'ouest et les

ministres de l'Agriculture des provinces Maritimes estimaient qu'une loi semblable pourrait être avantageuse pour ces dernières.

Le ministre de l'Agriculture du Nouveau-Brunswick était du comté de Westmorland, où sont situés les marais Tantramar. Le ministre de la Nouvelle-Écosse, M. John A. MacDonald, était de la vallée d'Annapolis, où se trouvent les marais de la Nouvelle-Écosse. Les deux ministres se consultèrent mutuellement sur la question de l'utilisation des terrains marécageux. M. W.W. Baird, surintendant de la ferme expérimentale du comté de Cumberland (Nouvelle-Écosse), fut nommé directeur du comité formé pour faire valoir l'idée de la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces Maritimes auprès du gouvernement fédéral. Les deux ministres présentèrent leurs arguments au ministre fédéral de l'Agriculture, M. James G. Gardiner. La tâche d'assurer la liaison entre Ottawa et la région fut confiée à M. J. Arnold Roberts, du ministère de l'Agriculture du Nouveau-Brunswick.

Le sous-ministre de l'Agriculture de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Walter Shaw, qui devint plus tard premier ministre de cette province, joua aussi un rôle influent dans le débat. M. Shaw avait étudié avec M. Taylor et il entretenait de bons rapports avec M. Gardiner. Ces liens semblent avoir joué de façon décisive dans l'adoption de la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces Maritimes.

M. Roberts travailla en étroite collaboration avec M. John Parker, l'homme qui pilotait le dossier de la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces Maritimes. D'après M. Reg Gilbert, M. Parker était "bon ingénieur et bon relationniste."[48] Ces hommes, qui donnèrent corps officiellement au plus gros projet de coopération en matière d'agriculture de la région, entretenaient d'intenses rapports personnels. Les ministères de l'Agriculture, plus encore que les autres ministères, coopérèrent et s'efforcèrent de coordonner le plus possible leurs efforts de développement.

Terre-Neuve n'avait pas pris part aux premières étapes du développement de ces relations. Sa géographie présentait surtout des tourbières, de sorte qu'elle ne pouvait pas vraiment s'associer au débat sur la Loi sur l'utilisa-

tion des terrains marécageux des provinces Maritimes. Elle fit toutefois de son mieux pour coopérer avec les autres provinces en matière d'agriculture.

LES ACTIVITÉS DU CEPA

Entre temps, le CEPA s'activait dans le cadre de la Conférence économique mixte à laquelle participait avec lui le Conseil de la Nouvelle-Angleterre (CNA). La Conférence se tint les 17 et 18 septembre 1956 à Bar Harbor, dans le Maine.[49] Les consultations entre les deux régions avaient commencé en juillet 1948. Cette année-là, le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Angus L. MacDonald, invita des membres du Conseil de la Nouvelle-Angleterre et des hommes d'affaires de cette région à rencontrer des hommes d'affaires du Canada atlantique à Digby, Nouvelle-Écosse.

Il est intéressant de souligner la qualité des relations amicales qui s'étaient nouées entre les deux groupes. Comme il a été mentionné auparavant, le président du Conseil de la Nouvelle-Angleterre, M. Raleigh, avait joué un important rôle consultatif dans la formation du CEPA. De plus, le CNA s'était doté d'un comité des relations Canada - Nouvelle-Angleterre qui coordonnait les activités comme celle à laquelle on assistait.

Trois des quatre premiers ministres de l'Atlantique assistaient à la séance d'ouverture de la Conférence. Les premiers ministres Hicks, Flemming et Matheson échangèrent des voeux avec le gouverneur du Maine, M. Edmund Muskie. Étaient aussi présents des hauts fonctionnaires gouvernementaux. Le professeur Smith parla de l'économie des provinces de l'Atlantique. M. Gordon Pushie et M. Arthur Johnson de Terre-Neuve assistaient aussi à l'événement.

Les sujets de discussion intéressaient les deux régions : la Voie maritime du Saint-Laurent, le transport entre les régions, le commerce et l'industrie et le tourisme. Des comités de liaison permanents furent formés au cours de la rencontre. Ceux-ci présentèrent des rapports alors que la Conférence approchait de sa conclusion. Les liens entre les deux groupes se révéleraient encore plus forts dans l'avenir.

Le 30 novembre, la première réunion annuelle du CEPA se tint à l'hôtel Admiral Beatty de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Etaient présents les premiers ministres de l'Atlantique ou leurs mandataires. C'est à cette occasion que les premiers ministres décidèrent de tenir leurs conférences subséquentes parallèlement aux conférences du CEPA. L'accomplissement le plus important de la réunion fut le plan de réorganisation qui y fut adopté. Ce plan prévoyait la nomination d'un président général provincial dans chaque province, qui serait chargé de coordonner l'activité des quatre comités de travail permanents. Chaque province conserva son vice-président provincial qui la représentait au sein de l'exécutif du CEPA. Il est intéressant de noter que Terre-Neuve ne s'était pas dotée d'un président général.

Les membres de l'exécutif du CEPA rencontrèrent le premier ministre Saint-Laurent et d'autres membres du Cabinet fédéral le 30 mars 1957. C'était la première réunion de ce genre entre des représentants du CEPA et le Cabinet fédéral. La délégation du CEPA était dirigée par M. R.J. Rankin, président, qu'accompagnaient les personnes suivantes : les vice-présidents; M. R.W. Ganong, ancien président; M. H. Watson Jamer, président général pour le Nouveau-Brunswick et M. Nelson Mann. Le ministre fédéral des Travaux publics, M. Robert L. Winters, fut nommé agent de liaison officiel entre le Cabinet et le CEPA. Les discussions tournèrent autour du développement de la région de l'Atlantique, et plus précisément sur les problèmes que la région pouvait résoudre elle-même et sur ceux dont la solution nécessitait la participation du fédéral. Au cours de la réunion, le CEPA énonça les responsabilités qui lui incombaient à l'égard des problèmes économiques régionaux.

Il recommanda ce qui suit :

1. La mise en application des recommandations de la Commission Gordon.
2. Un resserrement des liens entre le CEPA et le gouvernement fédéral.[50]

LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE, LE 8 MAI 1957

Le 30 octobre 1956, le gouvernement libéral de M. Henry Hicks fut battu aux élections générales en Nouvelle-Écosse. Le nouveau premier ministre, M.

Robert L. Stanfield, fit rapidement sienne la cause de la coopération régionale. Immédiatement après les élections, il demanda au secrétaire du comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique copie du procès-verbal de la réunion du 9 juillet 1956. M. Stanfield, qui était l'hôte de la Conférence suivante, la convoqua pour le 8 mai 1957. Elle devait se tenir parallèlement à l'Exposition du vêtement et de la chaussure de l'Atlantique, co-parrainée par le CEPA et la division de l'Atlantique de l'Association des manufacturiers canadiens. On trouvera la liste des participants à la Conférence à la figure 3.

M. Stanfield, l'hôte de la Conférence, estimait que les premiers ministres de l'Atlantique devaient adopter deux approches dans leurs discussions, à savoir :

1. Une approche conjointe devant le gouvernement fédéral afin d'obtenir son aide pour certains efforts de coopération.

2. Une approche conjointe face aux questions d'intérêt mutuel que les provinces de l'Atlantique devaient régler sans aide de l'extérieur.[51]

M. Flemming mit les autres premiers ministres en garde contre l'utilisation du comité permanent, dont il avait proposé la mise sur pied à la Conférence précédente. Il estimait que :

> La raison d'être des réunions des premiers ministres de l'Atlantique se trouverait dans une large mesure minée si l'on créait un organisme trop complexe pour le travail de coordination.[52]

Plus tard, M. Flemming exprima l'avis que la raison d'être de la Conférence était de servir tout simplement de tribune pour discuter des problèmes d'intérêt mutuel. Il estimait qu'il y avait lieu de mettre sur pied un petit comité permanent qui se réunirait fréquemment "pour organiser des conférences interprovinciales tant au niveau des ministres" qu'au niveau des premiers ministres. "Nous avons déjà assez de rouages gouvernementaux sans créer une nouvelle forme d'autorité régionale," déclara-t-il.[53]

Le premier ministre Matheson ne voyait pas l'utilité d'un comité permanent. En revanche, il reconnaissait la nécessité d'un comité de l'ordre du jour.

Figure 3

PARTICIPANTS À LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
5 MAI 1957, HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE)

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick
- L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre
- L'honorable Donald Patterson, Secrétaire-trésorier
- L'honorable Claude Taylor, ministre de l'Éducation
- L'honorable J.F. McInerney, ministre de la Santé
- M. Edgar Fournier, président, Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick
- M. R.S. FitzRandolph, contrôleur général
- Le professeur W.Y. Smith, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick
- M. Delbert Gallagher, adjoint du professeur Smith
- M. F.E. McDermid, surintendant de l'Éducation
- M. Kenneth Carson, chef de cabinet du premier ministre
- Le professeur W.S. MacNutt, Université du Nouveau-Brunswick

Le gouvernement de Terre-Neuve
- L'honorable Joseph R. Smallwood, premier ministre (président)
- L'honorable Fred Rowe, ministre de l'Éducation
- M. Gordon Pushie, directeur général, Développement économique

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- L'honorable Robert L. Stanfield, premier ministre (président)
- L'honorable M. Donahoe, ministre de la Santé et du Bien-être
- L'honorable M. Pyke, ministre du Travail
- L'honorable M. Haliburton, ministre de l'Agriculture et de la Commercialisation
- L'honorable M. Levey, ministre des Terres et Forêts; ministre des Affaires municipales
- L'honorable G.I. Smith, ministre de la Voirie
- M. Innis MacLeod, chef de cabinet du premier ministre
- M. J.R. Bigelow, sous-ministre du Commerce et de l'Industrie
- Mlle Zilpha Linkletter, Directrice, Direction de l'économique, ministère du Commerce et de l'Industrie
- M. Charles Beazley, Secrétaire adjoint de la province
- M. Henry Muggah, conseiller législatif

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard
- L'honorable Alexander W. Matheson, premier ministre
- L'honorable Dougall MacKinnon, ministre de la Pêche, de l'Industrie et des Ressources
- L'honorable Kier Clark, ministre de l'Éducation
- M. Earl MacDonald, Secrétaire-trésorier
- M. Robert MacLeod, chef de cabinet du premier ministre

Conseil économique des provinces de l'Atlantique
M. O. Nelson Mann, secrétaire exécutif

Commission des transports des Maritimes
M. A. Murray MacKay, président
M. Howard Mann, secrétaire exécutif, directeur

Il estimait que la raison d'être de la Conférence était de "présenter un front uni sur les sujets ou les questions d'intérêt mutuel pour toutes les provinces."54

Au cours de la séance privée, les discussions tournèrent autour des sujets à l'ordre du jour. Les quatre provinces appuyèrent le projet de représentation commerciale des provinces de l'Atlantique et laissèrent à un comité spécial de la représentation des provinces de l'Atlantique le soin de mettre au point les détails de son financement et de son administration. Il fut convenu de financer la mission commerciale au prorata de la population de chaque province, le dernier recensement servant de référence. Le choix du premier pays où ouvrir une mission commerciale se porta sur le Royaume-Uni, le Comité devant étudier l'opportunité d'en ouvrir d'autres dans l'avenir aux États-Unis et dans les Antilles, pour la représentation à l'étranger, et dans le Canada central, pour la représentation au pays.

La discussion porta ensuite sur la Commission des programmes d'immobilisations, dont la Commission Gordon avait recommandé la création. Cette Commission devait avoir pour mission de fournir, pour le compte de l'État fédéral, de l'aide en capital pour l'exécution de travaux d'utilité publique, et plus précisément pour la construction d'équipements de transport dans les provinces de l'Atlantique. Il s'agirait d'un organisme fédéral dont les priorités seraient dans une large mesure déterminées par les provinces de l'Atlantique. La question de l'apport de la région à la Commission donna lieu à une intense discussion. Il fut finalement convenu de mettre sur pied un comité des projets d'immobilisations chargé de bien faire comprendre au gouvernement fédéral le désir de la région que soit créée une Commission de ce genre et sa volonté d'y participer. Les premiers ministres s'entendirent pour penser que la Commission dispose d'un budget de dix millions de dollars par année qu'elle pourrait affecter à des projets comme le transport de l'électricité, les canaux Passamaquoddy et Chignecto, la chaussée de l'Île-du-Prince-Edouard, etc. Le Comité étudierait les recommandations de la Commission Gordon et ferait part à Ottawa des projets que les premiers ministres jugeraient nécessaires.

Le point suivant à l'ordre du jour, la chaussée de l'I.-P.-É., découlait de l'étude du ministère fédéral des Travaux publics, effectuée à l'automne 1956,

sur l'existence possible de remblai pour l'aménagement d'une chaussée. M. Matheson fit savoir qu'un dessin préliminaire de la chaussée en établissait le coût à 50 millions de dollars. Il demanda à la Conférence d'affirmer la nécessité d'améliorer les équipements de transport vers l'Île et de donner son accord de principe à l'aménagement d'une chaussée. Les trois autres premiers ministres accédèrent à sa requête et c'est sur ce dernier point que prirent fin les travaux de la séance du matin.

Après le dîner, les premiers ministres se réunirent de nouveau pour discuter des points encore à l'ordre du jour. M. Stanfield introduisit l'idée d'établissements d'enseignement interprovinciaux, en insistant notamment sur le manque d'installations convenables à l'École des sourds de Halifax. M. Stanfield préconisa la construction d'une nouvelle école. Il suggéra que son gouvernement assume la responsabilité de la construction et de l'administration de cette école, les quatre provinces contribuant au coût de gestion dans les proportions suivantes : Nouvelle-Écosse, 50 p. 100; Terre-Neuve, 25 p. 100; Nouveau-Brunswick, 20 p. 100; Île-du-Prince-Édouard, 5 p. 100. Suivit une longue discussion sur l'École des sourds. Il fut finalement convenu d'ajourner le débat pour un mois, le temps que Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard puissent décider si elles allaient ou non construire leur propre école pour les sourds.

On discuta également de l'École d'arpentage. Il fut finalement décidé de reporter toute décision à ce sujet à plus tard, après un examen plus poussé de la question. Vint ensuite le tour des Écoles de médecine et d'art dentaire à l'Université Dalhousie. Le premier ministre Stanfield formula deux propositions : premièrement, il réclama le maintien des subventions provinciales aux écoles; sa deuxième proposition avait pour objet de demander au gouvernement fédéral de réserver une partie des subventions à l'hygiène destinées aux provinces à l'usage des deux écoles. Les subventions à l'hygiène avaient été créées en 1949. À cette époque, des comités de planification sanitaire avaient été mis sur pied pour formuler, à l'intention du gouvernement fédéral, des recommandations quant au niveau des subventions aux provinces. Le comité interprovincial de planification sanitaire des provinces de l'Atlantique communiqua au gouvernement fédéral des recommandations quant aux priorités à observer dans les dépenses dans la région. Ces parties des subventions à l'hygiène seraient affectées à l'achat d'équipement

pour les Écoles de médecine et d'art dentaire. Il fut convenu d'inviter les quatre ministres de la Santé à étudier la deuxième proposition pour ensuite suggérer des lignes de conduite aux premiers ministres.

Le dernier point se rattachant aux établissements d'enseignement interprovinciaux portait sur l'École de travail social des Maritimes. La discussion à ce sujet fut également reportée à plus tard, c'est-à-dire jusqu'à ce qu'on ait plus d'information sur les inscriptions et sur le financement.

On discuta ensuite des subventions applicables au charbon et au coût de l'électricité. Le gouvernement fédéral était désireux de verser des subventions au transport du charbon de la région vers le Canada central. Il souhaitait ainsi atténuer les effets de l'existence du gazoduc transcanadien (qui servait au transport du gaz naturel bon marché de l'Ouest vers le Canada central) et de la Voie maritime du Saint-Laurent (par laquelle transiterait le charbon bon marché des États-Unis destiné au marché du Canada central). Les subventions au coût de l'électricité étaient nécessaires pour réduire le coût du combustible servant à produire cette forme d'énergie. Toutes les provinces convinrent d'accorder leur appui aux subventions applicables au charbon utilisé dans la région pour la production d'électricité. Le montant des subventions devait faire l'objet d'une entente ultérieure entre les quatre provinces.

La question des terres septentrionnales fut soulevée aussi. Le premier ministre Matheson réclama que les provinces de l'Atlantique soient dédommagées pour les ressources qu'elles n'avaient pas eues quand les autres provinces s'étaient vu céder des terres nordiques au début du siècle. Il fut convenu de mettre sur pied un comité d'étude (le comité des terres septentrionnales) pour étudier cette proposition.

Le dernier point de discussion concernait l'avenir du comité permanent. Il fut convenu de le conserver, en limitant toutefois le nombre de ses membres à quatre (un représentant de chaque province), et que sa tâche consisterait à établir l'ordre du jour des futures conférences. Il fut rebaptisé Comité des premiers ministres.

Les premiers ministres convinrent également de maintenir la décision qu'ils avaient prises à la dernière réunion annuelle du CEPA, le 30 novembre 1956 à Saint-Jean, à savoir que la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique serait convoquée pour le même moment et au même endroit que la Conférence du CEPA. Comme la réunion suivante du CEPA devait se tenir du 25 au 27 septembre à Charlottetown, les premiers ministres décidèrent de se réunir dans cette ville les 26 et 27 du même mois. Le dernier point abordé concernait la désignation des membres des comités qui avaient été mis sur pied, soit, comme il a été indiqué plus haut, le Comité des premiers ministres, le Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique, le Comité des programmes d'immobilisations et le Comité des terres septentrionnales.[55]

Les réactions de la presse à la Conférence furent favorables. Le communiqué publié à l'issue de cette dernière fut abondamment utilisé. Le professeur MacNutt, qui avait assisté à la Conférence, rédigea un chaleureux compte rendu de la "Révolution atlantique" dans le numéro de juin de l'Atlantic Advocate. En voici un passage :

> C'est dans l'unité que réside l'unique espoir d'obtenir de meilleures conditions au sein de la Confédération. La curieuse logique de l'union ressortit dans une remarque du premier ministre Matheson. Il avait déjà cru, disait-il, à l'Union des Maritimes, mais plus tellement maintenant. Ces propos traduisent peut-être la conviction que la Conférence des premiers ministres peut servir de véhicule pour nous élever au-dessus de notre chauvinisme débridé, pour nous faire surmonter le handicap de la désunion politique. Les résultats de la Conférence de Halifax viennent renforcer cette conviction. Mais la Révolution atlantique en est encore au stade du défrichage. Pour donner lieu à des résultats substantiels, la Conférence doit devenir une institution permanente.[56]

Encore que la Conférence de Frédéricton n'était investie d'aucune mission unificatrice, sinon de relever le défi du gouvernement fédéral, elle n'avait pas réalisé l'unité nécessaire au renouvellement de la Confédération canadienne, par lequel le Canada atlantique aurait été mis en position d'intervenir efficacement dans la conduite du pays. La Conférence de Halifax avait toutefois permis d'accomplir le premier pas dans l'accomplissement d'une unité de but et de mission. Comme l'avait affirmé le professeur MacNutt, les premiers ministres avaient entrepris le défrichage (à travers les différents

comités d'étude) devant permettre de dégager les moyens de se hausser à une meilleure place dans la Confédération.[57] Cependant, le caractère permanent de la Conférence n'avait pas encore commencé à se concrétiser et, par conséquent, le processus devant aboutir à cet objectif n'avait pas encore été mis en place.

LES ACTIVITÉS DU CEPA

La capacité du CEPA d'enrichir les discussions des premiers ministres s'était quelque peu diluée du fait que M. Nelson Mann n'avait pas été nommé membre du nouveau Comité des premiers ministres. L'influence du CEPA sur la Conférence était toutefois toujours évidente, comme en font foi sa présence à la Conférence et la décision des premiers ministres de tenir les conférences ultérieures en même temps que la Conférence annuelle du CEPA.

L'exécutif du CEPA, des membres de l'Association des manufacturiers canadiens (division de l'Atlantique) et des représentants des quatre gouvernements de l'Atlantique visitèrent la base aérienne de Goose Bay (Labrador) le 20 mai 1957 pour promouvoir le commerce entre les provinces de l'Atlantique et l'Arctique du Nord-est.

Le 1er août 1957, le Conseil de l'alimentation des Maritimes se fusionna avec le CEPA. Le Conseil de l'alimentation n'était jamais parvenu à stabiliser le prix des aliments et à établir des catégories pour divers produits agricoles. En reprenant ces responsabilités à son compte, le CEPA assumait également celle d'influer sur le commerce interprovincial en dressant des barrières propres à enrayer le dumping des produits du Canada central dans la région de l'Atlantique. Plutôt que de se constituer en office de commercialisation pour parvenir à ses fins, le CEPA eut surtout recours aux "relations publiques." Il négocia avec diverses organisations de producteurs pour stabiliser les prix, établit des catégories et resserra les liens entre les divers groupes de producteurs et de grossistes.[58]

Figure 4

PARTICIPANTS À LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, LES 23-24 SEPTEMBRE 1957

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick

L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre
L'honorable D.D. Patterson, Secrétaire-trésorier de la province
L'honorable J.R. Pichette, ministre de l'Industrie et du Développement
L'honorable C.D. Sherwood, ministre de l'Agriculture
L'honorable N.D. Buchanan, ministre des Terres et des Mines
L'honorable E.B. Fournier, président, Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick
L'honorable J.F. MacInerny, ministre de la Santé et des Services sociaux
L'honorable C.D. Taylor, ministre de l'Éducation
M. F.E. McDermid, sous-ministre de l'Éducation
Le professeur W.Y. Smith, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick
M. D.W. Gallagher, conseiller économique adjoint
M. R.S. FitzRandolph, contrôleur général
M. K.B. Carson, chef de cabinet du premier ministre

Le gouvernement de Terre-Neuve

L'honorable Joseph R. Smallwood, premier ministre
L'honorable F.W. Rowe, ministre de l'Éducation
M. Arthur Johnson, directeur adjoint, Développement économique
M. Ross Young, Newfoundland Fisheries Development Authority
M. Gordon F. Pushie, directeur général, Développement économique

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse

L'honorable Robert L. Stanfield, premier ministre
L'honorable E.A. Manson, ministre du Commerce et de l'Industrie
L'honorable Malcolm S. Leonard, ministre de l'Éducation
M. Innis MacLeod, chef de cabinet du premier ministre
M. John A.Y. MacDonald, Procureur général adjoint
M. H.P. Moffatt, sous-ministre de l'Éducation

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard

L'honorable Alexander W. Matheson, premier ministre (président)
L'honorable Eugene Cullen, ministre de l'Agriculture
L'honorable Kier Clark, ministre de l'Éducation
L'honorable Earle MacDonald, Secrétaire-trésorier de la province
L'honorable N. Lorne Bonnell, ministre de la Santé
L'honorable Forest W. Phillips, ministre du Bien-être et du Travail
L'honorable E.T. Foley, ministre sans portefeuille
Robert G. MacLeod, chef de cabinet du premier ministre

Conseil économique des provinces de l'Atlantique

M. R.J. Rankin, président
M. R. Whidden Ganong, vice-président (N.-B.)
M. Frank MacKinnon, vice-président (Î.-P.-É.)
M. Clarence Morrow, vice-président (N.-E.)

M. Arthur L. Johnson, vice-président (T.-N.)
M. H. Watson Jamer, président général pour le Nouveau-Brunswick
M. L. Lincoln Dewar, président général pour l'Île-du-Prince-Édouard
M. R.D. Hurst, président général pour la Nouvelle-Écosse

Commission des transports des Maritimes
M. A. Murray MacKay, président

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, LES 23-24 SEPTEMBRE 1957

Comme convenu à Halifax, les premiers ministres reprirent leurs discussions en même temps qu'avait lieu la deuxième Conférence annuelle du CEPA. La liste des participants se trouve à la figure 4.

Encore une fois, les premiers ministres se réunissaient pour établir une communauté de vues propre à favoriser l'avancement des provinces de l'Atlantique.[59] Dans son allocution d'ouverture, le premier ministre Stanfield devait déclarer :

> La région de l'Atlantique ne s'est pas tenue à la hauteur de la croissance économique et commerciale d'autres parties du Canada. Il nous faut, de la façon la plus réaliste, examiner les facteurs qui ont contribué à ce qu'il en soit ainsi et il nous faut, dans la mesure où cela est de notre ressort, adopter des mesures propres à donner un nouveau souffle à l'économie de la région de l'Atlantique.[60]

L'ordre du jour de la Conférence prévoyait la présentation du rapport de trois des comités créés lors de la Conférence de Halifax, soit le Comité des programmes d'immobilisations, le Comité des terres septentrionnales et le Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique. L'ordre du jour s'établissait comme suit :

1. Allocutions d'ouverture des premiers ministres

2. Exposés de M. R.J. Rankin, président du CEPA, et de M. A. Murray MacKay, président de la Commission des transports des Maritimes

3. Sujets de discussion
   - Rapport du Comité des programmes d'immobilisations
   - Rapport du Comité des terres septentrionnales
   - Rapport du Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique
   - Crédit agricole
   - Transport régional
   - Établissements interprovinciaux
   - Autres questions d'intérêt mutuel

4. Communiqué

Le premier ministre Stanfield recommanda que les provinces de l'Atlantique coopèrent dans le domaine de la recherche scientifique et industrielle, comme celle que poursuivait la Fondation de recherches de la Nouvelle-Écosse. Ce nouvel organisme régional se verrait confier des travaux de recherche par les premiers ministres de l'Atlantique et conseillerait le gouvernement et l'entreprise privée sur l'utilisation des ressources naturelles. Il pourrait aussi apporter une aide technologique aux petites industries de la région incapables de se payer la recherche dont elles ont besoin. Nulle décision ne fut prise au sujet de la proposition de M. Stanfield.

Le premier ministre du Nouveau-Brunswick, M. Flemming, exprima ses préoccupations au sujet de l'incidence sur la région de la politique monétaire serrée que pratiquait le gouvernement fédéral - les taux d'intérêt et d'inflation étaient élevés. Il réclama la mise sur pied d'une Commission royale qui serait chargée d'étudier la structure financière et monétaire de l'économie canadienne. Ici encore, nulle décision ne fut prise.

Dans son rapport aux premiers ministres, la Commission des transports des Maritimes exprima son opposition à la demande, présentée par les compagnies de télégraphie aux commissaires des transports, de fixer pour les télégrammes des tarifs fondés sur la distance en milles plutôt qu'en fonction de la zone géographique comme le voulait le système en place. Le nouveau régime de tarification entraînerait une augmentation considérable des tarifs que devraient payer les usagers de la région de l'Atlantique. Les efforts de la Commission des transports des Maritimes pour protéger la région de l'Atlantique contre ce nouveau régime furent couronnés de succès.

La Commission mit également les premiers ministres en garde contre ceux qui, en manipulant de façon irréfléchie la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, fût-ce avec les meilleures intentions, risquent de faire plus de mal que de bien.[61]

Le président de la Commission des transports des Maritimes estimait que celle-ci connaissait parfaitement la Loi et qu'elle faisait de son mieux pour en préserver l'esprit.

Une étude préparée par le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (signée par M. Bruce W. Hodgins) et intitulée "Maritime Claims Relative to the Prairie Provinces' "Land" Subsidy and the Northern Land Question" fut présentée aux premiers ministres.

M. Hodgins y affirmait :

> Je suis convaincu que les trois provinces Maritimes sont fondées de revendiquer du gouvernement fédéral la subvention qui a déjà été appelée "subvention en remplacement de terres" et qui est toujours versée aux provinces des Prairies.[62]

Son étude se composait d'une analyse historique de toutes les subventions octroyées aux provinces. Il concluait que les provinces des Prairies avaient reçu des subventions après le transfert de leurs ressources au gouvernement fédéral. Comme ces subventions étaient égales à d'autres semblables qui étaient aussi versées en remplacement de terres publiques, M. Hodgins les qualifia de "double cadeau."[63] Il prétendait également que les provinces de l'Atlantique avaient droit au même traitement. Il estimait que, en guise de dédommagement pour l'injustice dont elles étaient victimes, les provinces de l'Atlantique devraient se voir remettre les sommes suivantes :

Nouveau-Brunswick	1 321 875 $
Terre-Neuve	525 000 $
Nouvelle-Écosse	1 321 875 $
Île-du-Prince-Édouard	440 625 $

M. Hodgins affirmait en conclusion que, considérant les "limites territoriales" de la région (elle n'avait pas d'espace pour élargir ses frontières) et pour corriger l'injustice qu'avait constituée pour elle la cession de terres nordiques à certaines provinces, les provinces Maritimes étaient éminemment fondées de réclamer un dédommagement au gouvernement fédéral.[64]

Les discussions des quatre premiers ministres donnèrent lieu à douze résolutions :[65]

1. Le gouvernement fédéral doit verser des subventions de redressement spéciales aux provinces à faible revenu dont la capacité d'imposition est inférieure à la moyenne nationale.

2. Le Comité des programmes d'immobilisations ne pouvait rédiger son rapport définitif tant que la Commission Gordon n'avait pas achevé ses travaux. Le Comité fut par conséquent invité à effectuer une étude détaillée des travaux publics qui seraient bénéfiques pour l'économie de la région. Le Comité fut également invité à estimer les sommes qu'il faudrait pour financer des projets clés sur une période de dix ans, afin que le gouvernement fédéral puisse accorder une aide pécuniaire annuelle à cette fin.

3. Étant donné qu'un volume d'exportations et d'importations canadiennes d'une valeur de 350 000 000 $ ne transitait pas par des ports canadiens en 1955, les provinces de l'Atlantique pressaient le gouvernement fédéral d'aider la région à trouver des moyens d'attirer ce trafic vers les ports du Canada atlantique.

4. Le gouvernement fédéral devrait établir, à l'intention des agriculteurs du Canada atlantique, un programme convenable de crédit agricole s'insérant dans une saine politique agricole. Les quatre gouvernements provinciaux étaient disposés à aider tout organisme fédéral pouvant s'occuper de la question à déterminer en quoi un programme de ce genre viendrait en aide à la région.

5. Toute démarche concernant le dédommagement pour les terres du Nord serait reportée à plus tard, pour que la question puisse être approfondie au cours d'une Conférence ultérieure.

6. Un comité interprovincial fut mis sur pied pour étudier la possibilité d'adopter dans l'ensemble des provinces de l'Atlantique un connaissement uniforme pour les transporteurs routiers.

7. Un comité interprovincial fut mis sur pied pour étudier les conséquences pour la région du programme d'assurance-hospitalisation national.

8. Les premiers ministres appuyèrent Terre-Neuve dans sa démarche pour obtenir du gouvernement fédéral l'imposition d'un tarif douanier sur le spath fluor, l'un des plus importants minéraux de la province.

9. Les premiers ministres réaffirmèrent leur appui aux subventions fédérales applicables au charbon utilisé dans la région pour produire de l'électricité.

10. Les premiers ministres réaffirmèrent leur reconnaissance du besoin d'une chaussée pour l'Île-du-Prince-Édouard.

11. Le Comité des premiers ministres ferait office d'organisme de coordination de toute étude supplémentaire sur la question des établissements d'enseignement interprovinciaux.

12. Un Bureau des provinces canadiennes de l'Atlantique serait immédiatement ouvert à Londres (Angleterre) pour assurer une représentation de la région au Royaume-Uni. Le Bureau remplirait les fonctions suivantes :

    (a) faire de la publicité à la région de l'Atlantique, à travers des relations publiques améliorées.
    (b) Promouvoir le développement industriel de la région de l'Atlantique.
    (c) Faire office d'agence de promotion du tourisme.
    (d) Fournir de l'information sur la région de l'Atlantique.

Comme suite à cette dernière résolution, un comité fut créé qui fut chargé de recevoir les demandes des Canadiens désirant poser leur candidature au poste d'agent général; il devait aussi se mettre à la recherche de locaux appropriés pour le Bureau. Le comité se composait des personnes suivantes : l'honorable Roger Pichette (N.-B.), président; l'honorable Edward Manson (N.-É.); M. Arthur Johnson (T.-N.); et M. W.W. Reid (Î.-P.-É.).

LES SUBVENTIONS DE REDRESSEMENT AUX PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

La première résolution (voir ci-dessus) de la Conférence de Charlottetown était extrêmement importante à la veille de la Conférence fédérale-provinciale sur la fiscalité et les accords de partage fiscal.

La Conférence en question se tint les 25 et 26 novembre 1957 à Ottawa. Les premiers ministres de l'Atlantique s'y présentaient forts de deux "armes" pour négocier. Premièrement, ils avaient fait en sorte de s'exprimer d'une seule voix pour presser le gouvernement fédéral de voter les subventions de redressement spéciales en adoptant le principe à l'unanimité à la Conférence de Charlottetown. La deuxième "arme" était le résultat des élections fédérales du 21 juin 1957, à la faveur desquelles le Parti conservateur de M. John Diefenbaker avait battu les libéraux de M. Louis Saint-Laurent.

C'était là un outil de négociation important pour deux raisons. D'abord, M. Diefenbaker était un homme politique populiste, un homme de la masse, qui avait ouvertement accepté la notion de développement régional au Canada. Il rejetait également l'attitude de non-intervention dans l'économie canadienne du gouvernement libéral qui l'avait précédé.

Les résultats des élections de 1957 revêtaient aussi une importance particulière du fait que le premier ministre Flemming était en excellents termes avec le premier ministre Diefenbaker. M. Flemming était mieux disposé envers les préoccupations des provinces de l'Ouest qu'envers celles du Canada central et il avait par conséquent un penchant plus marqué pour le populisme de M. Diefenbaker que pour l'orientation 'grosse entreprise' du Canada central.[66]

Pour ces deux raisons, M. Diefenbaker renversa la décision de M. Saint-Laurent, qui avait rejeté les subventions de redressement spéciales. Il y était favorable en principe, pourvu que les provinces de l'Atlantique s'arrangent entre elles pour la question de la répartition. Les premiers ministres ne s'étaient toutefois pas encore entendus sur la formule de répartition.

En raison du désaccord au sujet de la formule, le ministre fédéral des Finances donna au sous-ministre des Finances, M. Kenneth W. Taylor, et au directeur de la Division des relations fédérales-provinciales du ministère des Finances la consigne de rencontrer des représentants des quatre provinces de l'Atlantique pour mettre au point les termes d'un accord sur la question.

La rencontre eut lieu les 17 et 18 décembre 1957, à l'hôtel Nova Scotian de Halifax. Les provinces étaient représentées par les personnes suivantes :

Nouveau-Brunswick :	M. R.S. FitzRandolph, contrôleur général Le professeur W.Y. Smith, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick
Terre-Neuve :	M. W.M. Marshall M. G.K. Goundry
Nouvelle-Écosse :	M. H.E. Potter M. Innis G. MacLeod, chef de cabinet du premier ministre M. John A.Y. MacDonald, Procureur général adjoint M. L.E. Peverill
Île-du-Prince-Édouard :	M. W.E. Massey M. Robert G. MacLeod, chef de cabinet du premier ministre

Les discussions aboutirent à une formule qui utilisait un écart par rapport à 85 p. 100 du revenu national moyen appliqué au groupe d'âge de 15 à 69 ans et un rapport de recettes provinciales de 8,81 p. 100.[67] Les provinces débattirent du pourcentage exact auquel chacune aurait droit. M. Taylor se révéla un négociateur qui s'exécuta avec un art consommé. Un accord provisoire intervint entre les parties qui établissait la répartition comme suit :

Nouveau-Brunswick	30 p. 100
Terre-Neuve	30 p. 100
Nouvelle-Écosse	30 p. 100
Île-du-Prince-Édouard	10 p. 100

Les subventions de redressement resteraient en vigueur pendant quatre ans et le montant total fixe qui serait versé annuellement aux provinces au cours des quatre années serait de 25 millions de dollars, montant qui fut porté à 35 millions $ par année (répartis suivant le même rapport) en 1962. Les subventions furent supprimées à la faveur de la révision des paiements de péréquation dans la Loi de 1967 sur les arrangements fiscaux entre le gouvernement fédéral et les provinces.

LES ACTIVITÉS DU CEPA

L'événement intitulé Salon et congrès de l'alimentation de l'Atlantique, parrainé par le CEPA, eut lieu les 28 et 29 avril 1958 à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Soixante-quatre producteurs de denrées alimentaires et de boissons de la région exposèrent leurs produits à l'intention d'acheteurs provenant du Canada central et des États de la Nouvelle-Angleterre. La participation du public fut estimée à 8 000 visiteurs.

LA MAISON DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Le Comité mis sur pied à la Conférence de Charlottetown choisit rapidement un agent général pour le bureau commercial de Londres. La tâche fut étonnamment facile. C'est la candidature de M. H. Watson Jamer, président général du CEPA pour le Nouveau-Brunswick, qui fut retenue en mars 1958.

M. Jamer était directeur régional de la Ford Motor Company of Canada. Il avait joué un rôle important tant dans la formation du CEPA que dans le travail du Comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. M. Jamer avait une personnalité agréable et il occupait un emploi "régional" dans le secteur privé, ce qui faisait de lui la personne idéale pour promouvoir les produits du Canada atlantique et pour attirer des industries dans la région.

Le poste d'agent général fut créé en vertu d'une loi (Elizabeth II, 1958) figurant au chapitre 3 des Statuts du Nouveau-Brunswick, la Loi créant le poste d'agent général des provinces canadiennes de l'Atlantique. L'Île-du-Prince-Édouard adopta une loi semblable en 1959. La Nouvelle-Écosse, pour sa part, ne prit pas de dispositions législatives mais son budget des dépenses pour 1959 prévoyait des sommes qui devaient être consacrées à la Maison des provinces de l'Atlantique.[68] L'agent général relevait des quatre gouvernements, et plus précisément du ministère de l'Industrie et du développement du Nouveau-Brunswick, du ministère du Développement économique de Terre-Neuve, du ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse et du ministère du Bien-être et du Travail de l'Île-du-Prince-Édouard. Le coût de 50 000 $ que partageaient trois des quatre gouvernements faisait de la promotion du commerce la plus importante initiative de coopération à ce jour, dans la région.

Le 28 mai 1958, les quatre premiers ministres de l'Atlantique assistèrent à l'ouverture de la Maison des provinces de l'Atlantique, sise au 60, Trafalgar Square, en face de la Maison du Canada. Les premiers ministres, leurs adjoints et le président du CEPA, M. Frank MacKinnon, étaient les hôtes officiels de Lord Beaverbrook. Assistait également à l'événement le brigadier général Michael Wardell, éditeur du Daily Gleaner de Frédéricton et de l'Atlantic Advocate.

Les premiers ministres eurent également des "conversations" officieuses à la maison de campagne de Lord Beaverbrook. Le premier ministre de la Nouvelle-Écosse, M. Stanfield, indiqua à la presse que ces conversations remplaceraient la convocation officielle de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique qui devait se tenir en septembre 1958 à Saint-Jean (T-N.).[69] Par la suite, les premiers ministres passèrent cinq jours à Bruxelles (Belgique), où ils visitèrent l'Exposition universelle.

L'histoire de la Maison des provinces de l'Atlantique fut compliquée. Comme on peut le lire dans l'exposé relatif à l'étude sur l'union des Maritimes, trois grands problèmes en entravaient le fonctionnement:

1. Tous les contacts avec le bureau de Londres tentés depuis le Canada atlantique étaient "tamisés" par les ministères provinciaux, de sorte que M. Jamer n'avait que des contacts indirects avec les exportateurs de la région.

2. Pour certains fonctionnaires, le bureau de Londres était au service du gouvernement d'abord, de l'industrie privée ensuite. Il y avait donc confusion quant au rôle que devait jouer le bureau de Londres en matière de promotion des exportations.

3. Le bureau servait "quatre maîtres", ce qui fit naître des difficultés quand les gouvernements commencèrent à poursuivre des objectifs différents. Par exemple, le Nouveau-Brunswick a créé la Société de développement du Nouveau-Brunswick le 11 avril 1959; la Nouvelle-Écosse a créé Industrial Estates Limited en 1958; et l'Île-du-Prince-Édouard a créé Industrial Enterprises Incorporated en 1965. Tous ces organismes avaient pour raison d'être de favoriser l'expansion économique et la création d'industries ainsi que d'encourager l'établissement de nouvelles industries dans leur province respective. Leurs buts étaient en concurrence avec ceux d'autres organismes provinciaux et, par conséquent, avec ceux de la Maison des provinces de l'Atlantique.[70]

Aussi la Maison de l'Atlantique ne fit-elle venir que peu de nouvelles industries dans la région. Au début de 1968, alors qu'elle était toujours en activité, le Nouveau-Brunswick se dota de son propre représentant commercial, en l'occurrence M. John A. Patterson, sous-ministre de l'Industrie dans le gouvernement de M. Robichaud. Quand M. Jamer prit sa retraite le 31 octobre 1968, pour raisons de santé, et avec la fin de l'année financière 1968-1969, les provinces cessèrent toute affectation budgétaire à cet égard. Par la suite, la Nouvelle-Écosse se dota également d'un représentant commercial et les deux missions commerciales partagèrent le bureau qui avait un jour abrité la Maison des provinces de l'Atlantique.

La représentation commerciale du Nouveau-Brunswick, appelée Bureau de développement du Nouveau-Brunswick, était reconnue par les Foreign and Commonwealth Offices (bureaux des représentations étrangères et du Commonwealth) du gouvernement britannique, avec statut diplomatique. En comparaison, M. Jamer n'avait qu'un statut de "quasi-ambassadeur". Le bureau du Nouveau-Brunswick était doté d'un agent général, M. Patterson, d'un conseiller en commerce et en industrie et d'un secrétaire.[71] Il fut aboli en 1975.

Il semble que la Maison des provinces de l'Atlantique n'ait pu rester ouverte que grâce à la compétence et à la personnalité de M. Jamer. Dans une déclaration à la presse faite en octobre 1968, le premier ministre de Terre-Neuve, M. Smallwood, déclara:

> Maintenant que M. H. Watson Jamer a pris sa retraite, Terre-Neuve ne sera peut-être pas très intéressée à le remplacer. Nous manquons d'enthousiasme envers la représentation depuis des années.[72]

LES ACTIVITÉS DU CEPA

En mars 1958, le CEPA parraina une série de dîners-causerie à Toronto et à Montréal. Intitulés "Atlantic Enterprise", ces dîners attirèrent 200 cadres supérieurs d'industries canadiennes de pointe. Se faisant le porte-parole des provinces de l'Atlantique, le premier ministre Stanfield prononça les discours-programme.

La deuxième Conférence économique mixte du Conseil de la Nouvelle-Angleterre et du CEPA se tint du 3 au 5 août 1958 à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Le thème en était : "La coopération entre les deux régions : analyse des problèmes communs et des possibilités d'initiatives mixtes."[73]

À cette occasion, des mesures précises furent prises pour promouvoir le commerce interrégional et l'investissement de capital. Parmi les suggestions avancées au cours de la Conférence, mentionnons :

1. Que les provinces de l'Atlantique créent des sociétés de développement régional, semblables à celles qui existent en Nouvelle-Angleterre, qui fourniraient du capital-actions.

2. Que l'on étudie la possibilité d'une forme coopérative de commercialisation du poisson à l'intérieur des deux régions. Un mécanisme d'échange d'information sur les prix entre les commerçants des deux régions avait déjà été établi.

3 Que les provinces de l'Atlantique créent un programme de coopération entre le monde des affaires et les établissements d'enseignement (semblable au New England Colleges Fund), programme sans participation gouvernementale en vertu duquel des prêts seraient consentis aux collèges et universités.

Les trois premiers ministres des Maritimes assistèrent à la Conférence.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
SAINT-JEAN, TERRE-NEUVE, LES 22-23 SEPTEMBRE 1958

La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique se tient à l'Assemblée législative de Terre-Neuve, parallèlement à la troisième Conférence annuelle du CEPA.

L'affirmation faite par le premier ministre Stanfield à l'occasion de l'ouverture de la Maison des provinces de l'Atlantique, à savoir que la Conférence de Saint-Jean serait annulée, était prématurée. La Conférence de Saint-Jean devait donner lieu à de nombreuses décisions importantes propres à favoriser la coopération régionale.

Beaucoup d'événements importants s'étaient produits depuis la Conférence de Charlottetown :

1. Les provinces de l'Atlantique avaient déjà reçu du gouvernement fédéral la première subvention de redressement.

2. Les provinces de l'Atlantique en étaient déjà arrivé à une entente avec le gouvernement fédéral sur la question de l'aide que devait apporter le fédéral à la construction de centrales thermiques, à l'interconnexion des lignes de transmission entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse et sur la question des subventions applicables au charbon utilisé pour faire fonctionner ces centrales.

3. Le gouvernement fédéral avait adopté le programme d'établissement des voies d'accès aux ressources. Ce programme découlait de la proposition relative aux programmes d'immobilisations qu'avait formulée la Commission Gordon et prévoyait le financement à parts égales (50-50) de la construction de l'infrastructure de base (routes) pour favoriser l'expansion industrielle.

4. La Maison des provinces de l'Atlantique avait été ouverte à Londres.

5. La Nouvelle-Écosse avait adopté une Loi sur les transports routiers qui autorisait l'Office des services publics (sous réserve de l'approbation du Cabinet) à prescrire un connaissement uniforme. Il fallait toutefois que les autres provinces soient d'accord avec la forme et le contenu du connaissement.

6. Le rapport définitif de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada (la Commission Gordon) avait été publié.

Les cinq premiers événements étaient le fruit d'efforts de coopération et le dernier aurait des répercussions sur la destinée des relations interprovinciales et des relations fédérales-provinciales. C'est dans ce contexte que les premiers ministres se réunirent. Comme l'affirma le premier ministre Flemming, "le temps est certainement venu pour nous, dans les provinces de l'Atlantique, de nous consulter et de tracer la voie que devra emprunter la croissance économique de nos quatre provinces."[74]

Le premier ministre Flemming réclama la création d'un Comité régional de l'expansion économique qui comprendrait des représentants des quatre gouvernements. Ce Comité entreprendrait une étude complète de l'économie de la région, y compris de l'incidence des politiques fiscales et monétaires du gouvernement fédéral sur la région, des conséquences de l'existence de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'économie de la région, des taux de transport des marchandises et de la promotion de l'industrie secondaire dans la région. Le Comité dont il proposait la mise sur pied remplirait des fonctions de nature purement consultative et son rôle consisterait principalement à réunir de l'information. Le Comité travaillerait en collaboration avec le Comité des programmes d'immobilisations à accroître l'aide fédérale dans le secteur privé et pour les projets du secteur public.

Le premier ministre Stanfield fit une proposition semblable mais d'une envergure beaucoup moindre. Il préconisa le lancement d'une étude des répercussions possibles sur l'économie de la région de l'achèvement de la Voie maritime du Saint-Laurent. Le premier ministre Matheson appuyait cette idée. Il déplora en outre, au cours de son intervention, l'absence d'un lien entre l'Île et les services de Trans-Canada Airlines dans les autres provinces. Il ajouta que le service fourni par Maritime Central Airways était excellent. Cette question devait être à l'origine d'une importante controverse vers le milieu des années 1960, au moment de l'achat de Maritime Central Airways par Eastern Provincial Airlines (nous y reviendrons plus loin). M. Matheson exprima également l'avis que Terre-Neuve méritait une plus grande part des subventions de redressement, et l'Île-du-Prince-Édouard une part moindre. Pour reprendre les mots de M. Robert MacLeod, ancien chef de cabinet du premier ministre Matheson, les premiers ministres évitaient toute politique partisane au cours de la Conférence et ils étaient extrêmement généreux les uns envers les autres.[75]

Au cours des séances privées, les premiers ministres discutèrent des politiques fédérales de crédit agricole, des droits sur les ressources minérales offshore (par rapport à la question des terres du Nord), du tarif sur le spath fluor de Terre-Neuve et de projets d'immobilisations.

Le plus important résultat de la Conférence de Saint-Jean fut l'accord relatif à la création d'un Office des recherches. Cet organisme aurait pour mission de commander des travaux de recherche sur des sujets qui lui seraient soumis par les premiers ministres et de coordonner la recherche effectuée par d'autres organismes, comme le CEPA et la Commission des transports des Maritimes. Il serait conçu sur le modèle du Comité de l'expansion économique proposé par le premier ministre Flemming. Les premiers membres de l'Office furent M. Gordon Pushie, de Terre-Neuve, et le professeur W.Y. Smith, du Nouveau-Brunswick, les autres représentants provinciaux devant être désignés plus tard.

Un communiqué publié à la suite de la Conférence donnait un aperçu des domaines d'étude auxquels l'Office s'attaquerait ainsi que d'autres résolutions adoptées à cette occasion. En voici un extrait :

> Il fut convenu que les questions suivantes nécessitaient notamment une étude spéciale :
>
> (1) les méthodes permettant d'assouplir la politique monétaire du Canada, pour répondre aux besoins particuliers de la région.
>
> (2) les politiques des transports qu'il faudrait adopter pour donner à l'industrie des provinces de l'Atlantique un meilleur accès aux principaux marchés du Canada. Cette partie de l'étude devait être faite en collaboration avec la Commission des transports des Maritimes.
>
> Les premiers ministres des quatre provinces de l'Atlantique envisageaient avec appréhension la requête des sociétés de transport ferroviaire concernant un relèvement uniforme immédiat de 19 p. 100 des taux de transport des marchandises, relèvement qui serait suivi d'une augmentation non précisée à une date ultérieure.
>
> Le relèvement uniforme des taux de transport des marchandises a une incidence extrêmement néfaste sur l'économie des provinces de l'Atlantique et accentue le déséquilibre économique régional du Canada. Les premiers ministres

s'élevaient contre cette nouvelle marque de mépris des sociétés ferroviaires envers toutes les oppositions et toutes les condamnations antérieures des relèvements uniformes.

Les premiers ministres estimaient que la majoration des taux de transport des marchandises devrait être faite de manière à tenir compte de la capacité des régions et des équipements à supporter l'augmentation.

Les premiers ministres ont examiné l'incidence qu'aurait l'achèvement de la Voie maritime du Saint-Laurent sur l'économie des provinces de l'Atlantique et ont décidé d'entreprendre une étude qui se diviserait en deux parties :

(1) une étude pilote qui serait effectuée par un économiste compétent et qui devrait être achevée au plus vite;

(2) une évaluation permanente à poursuivre pendant cinq ans après l'achèvement de l'étude pilote.

Les premiers ministres ont mandaté la Commission des transports des Maritimes pour prendre les dispositions relatives à l'exécution de l'étude pilote.

Le Comité permanent de la Conférence s'est vu ordonner de transmettre cette résolution au premier ministre du Canada, aux ministres fédéraux de l'Agriculture et des Finances et aux ministres représentant la région de l'Atlantique.

La Conférence a reçu le rapport du Comité des programmes d'immobilisations, qui avait été mis sur pied pour étudier les conséquences des recommandations de la Commission Gordon. L'existence du Comité a été maintenue et celui-ci s'est vu accorder le pouvoir de s'adjoindre des membres supplémentaires si besoin était.

Les premiers ministres ont discuté de façon relativement approfondie de la raison d'être et du fonctionnement dans la région de la Banque d'expansion industrielle.

La Conférence s'est de nouveau penchée sur l'utilisation des ports canadiens et a résolu de presser le gouvernement fédéral de se joindre aux provinces de l'Atlantique pour étudier sans retard divers stimulants susceptibles d'amener un maximum d'exportations et d'importations à transiter par des ports canadiens.

La Conférence a reçu un rapport encourageant du comité qui supervise le Bureau des provinces de l'Atlantique à Londres. Des contacts ont été noués avec diverses

> entités commerciales du Royaume-Uni, qui ont manifesté beaucoup d'intérêt.
>
> Les premiers ministres ont discuté d'un rapport sur les développements survenus dans le domaine du crédit agricole depuis leur dernière réunion et ont réitéré une résolution adoptée à Charlottetown en septembre 1957 et réclamant la création par le gouvernement du Canada d'un Office régional des prêts agricoles, qui assurerait l'administration que requièrent les besoins de la région de l'Atlantique, réclamant également une évaluation réaliste des entreprises agricoles, des prêts à taux d'intérêt raisonnables et des services professionnels de suivi et de conseils.[76]

Cette Conférence se révéla également importante pour le CEPA. Elle donnait l'occasion aux "Continentaux" de susciter l'appui des hommes d'affaires de Terre-Neuve. Le CEPA était parvenu à se gagner des appuis au sein du secteur privé de Terre-Neuve. Quand est venu s'y ajouter le soutien enthousiaste du premier ministre, M. Smallwood, la position du CEPA à Terre-Neuve fut portée au même niveau que dans les autres provinces.

LA RECHERCHE SUR L'ÉCONOMIE DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE

Le CEPA parraina un séminaire qui se tint les 17 et 18 octobre 1958 à l'Université Dalhousie (Halifax) et qui se proposait "d'évaluer et de déterminer les besoins et les possibilités de recherches de nature économique et socio-économique dans les provinces canadiennes de l'Atlantique." Quarante économistes, sociologues, spécialistes des sciences politiques et hommes d'affaires de la région de l'Atlantique et du Canada central y participèrent.

Le 11 décembre 1958 eut lieu la première réunion de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique. C'était le résultat direct de la décision prise à la Conférence de Saint-Jean (T.-N.). M. Arthur Johnson, qui était sous-ministre du Développement économique de Terre-Neuve et l'un des vice-présidents du CEPA, fut nommé président, et M. Arthur C. Parks, directeur des recherches au CEPA, fut nommé secrétaire-trésorier. L'ORPA devait remplir trois fonctions :

1. Canaliser de l'argent vers les travaux de recherche de nature économique effectués dans la région et portant sur les provinces de l'Atlantique.
2. Coordonner l'effort de recherche.

3. Entreprendre les travaux de recherche qu'il y avait lieu d'entreprendre et qui ne l'avaient été nulle part ailleurs.[77]

Pour les trois fonctions, l'approbation des gouvernements provinciaux était nécessaire.

Le programme de recherche proposé fut tracé lors de la Conférence du 11 décembre 1958. Pour commencer, cinq projets furent définis :

1. Une étude des effets de la politique monétaire sur le développement régional.
2. Une étude des conséquences de l'existence de la Voie maritime du Saint-Laurent pour l'économie des provinces de l'Atlantique (étude qui devait être effectuée par la Commission des transports des Maritimes).
3. Une étude du secteur secondaire (fabrication) et des industries de transformation des aliments et du poisson (CEPA).
4. Une étude de la disponibilité de capital (CEPA).
5. Une étude du problème du chômage saisonnier.

Le 16 février 1959, les premiers ministres de l'Atlantique, dans une déclaration conjointe, annoncèrent la création de l'ORPA, dont les bureaux devaient être situés à Frédéricton.

M. MacKinnon, président du CEPA, avait pressenti M. Delbert Clark, du Conseil de la recherche en sciences sociales (CRSS), comme suite à la recommandation du séminaire d'octobre voulant que des études à long terme soient entreprises sur la recherche de nature économique et socio-économique dans la région de l'Atlantique. Au début du printemps 1959, M. William C. Hood, du Conseil de la recherche en sciences sociales, visita la région pour discuter de cette proposition. À l'occasion d'une réunion avec l'ORPA, au mois d'avril, le Conseil accepta de parrainer ces études. Le Conseil des Arts du Canada versa une somme substantielle pour les financer et l'ORPA accepta de verser 5 000 $ par année pendant trois ans.[78] Ce projet, connu sous le nom d'Études sur les provinces de l'Atlantique, fut placé sous la direction générale de M. John F. Graham, professeur d'économique à l'Université Dalhousie.

LES ACTIVITÉS DU CEPA

En janvier 1959, le CEPA lança le programme de promotion et d'identification des produits de l'Atlantique. Les producteurs de denrées alimentaires participants lancèrent une intense campagne de publicité destinée à promouvoir la consommation dans la région de l'Atlantique des "produits de qualité des provinces de l'Atlantique."

La promotion commerciale figurait également au programme de travail du CEPA : du 13 au 17 avril 1959 se tint, à Goose Bay (Labrador), à Frobisher Bay et à la base Ernest Harmon des forces aériennes des États-Unis à Stephenville (Terre-Neuve), une exposition commerciale parrainée par le CEPA.

L'activité de promotion la plus ambitieuse était l'exposition industrielle des provinces de l'Atlantique de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. On attendait plus de 50 000 visiteurs au cours des quatre jours, soit du 27 au 30 mai, que devait durer l'exposition, aménagée au terminus Pugsley. Étant donné l'ampleur de l'exposition, les ministres et premiers ministres de l'Atlantique, ainsi que les cadres du CEPA, furent invités à y assister. L'exposition visait à promouvoir les produits de la région dans la région et dans tout le Canada.[79]

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE FRÉDÉRICTON, NOUVEAU-BRUNSWICK, LE 15 SEPTEMBRE 1959

La cinquième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique eut lieu parallèlement à la quatrième Conférence annuelle du CEPA. La Conférence de 1959 comptait un nouveau participant. En effet, aux élections provinciales du 1er septembre 1959 dans l'Île-du-Prince-Édouard, M. Walter R. Shaw avait battu le gouvernement libéral de M. Alexander W. Matheson. M. Shaw assistait à la Conférence de 1959 en tant que premier ministre élu.

Il est intéressant de relever les priorités de M. Shaw. Son slogan électoral était "The Party of the Causeway" (le parti de la chaussée) et il avait fait campagne en faisant valoir que, en tant que Conservateur, il pourrait construire la chaussée de Northumberland avec la collaboration du gouvernement conservateur à Ottawa. M. Shaw était un fervent défenseur de la notion

de "voies d'accès aux ressources" et il faisait la promotion de l'aménagement d'infrastructures auprès de ses homologues.

Dans son rapport, l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique indiqua qu'il avait tenu trois réunions au cours de l'année, à Frédéricton le 10 avril 1959, à Saint-Jean (N.-B.), le 26 mai 1959 et à Moncton, le 15 juillet 1959. Son rapport faisait état des divers travaux de recherche qui avaient été entrepris et identifiait ceux qui en assuraient l'exécution. On indiquait également que M. Arthur C. Parks assisterait à la Conférence fédérale-provinciale sur les statistiques économiques qui devait se tenir à Ottawa du 5 au 7 octobre 1959. Les prétentions budgétaires du CEPA pour l'année financière allant de septembre 1959 à août 1960 s'établissaient à 29 000 $ en affectations de crédits provinciaux, à diviser entre les provinces en fonction de leurs populations respectives.[80]

La Commission des transports des Maritimes présenta un rapport provisoire sur la Voie maritime du Saint-Laurent. Elle s'était adressée à la société Economic Research Corporation Ltd. de Montréal pour l'exécution d'une étude à ce sujet. Le rapport provisoire ne tirait aucune conclusion et signalait qu'un rapport complet serait présenté avant la fin de l'année.

Le rapport du Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique faisait état des excellents progrès enregistrés dans l'activité du Bureau de Londres sous l'impulsion de l'agent général M. Watson Jamer. Au cours de ses 15 premiers mois d'activité, le Bureau de Londres avait reçu 6 000 demandes de renseignements et 600 visiteurs. Le rapport ajoutait que "le bureau s'était fait connaître et que tant les gens de l'autre côté que les gens de la région s'adressaient à lui" et poursuivait :

> ...en comparaison avec ce qu'avaient fait les bureaux ouverts par les autres provinces, le Bureau des provinces de l'Atlantique s'est taillé sa place actuelle en beaucoup moins de temps qu'on l'avait prévu au départ.[81]

Le Comité attribuait cet élan à l'encouragement qu'avaient apporté Lord Beaverbrook et les premiers ministres à l'occasion de son ouverture et au

retentissement qu'avait eu cet événement. Le rapport signalait également que M. Jamer avait formulé des recommandations de son cru pour le développement des relations commerciales à l'extérieur de la région. Le Comité de la représentation étudiait la possibilité d'ouvrir une Maison des provinces de l'Atlantique à Toronto.

Le rapport du CEPA préconisait la mise en oeuvre d'un programme, commandité par le CEPA, visant à favoriser la vente de produits du Canada atlantique au Royaume-Uni, programme qui serait exécuté de concert avec le Comité de la représentation et l'agent général. Le CEPA préconisait aussi la création d'une administration gouvernementale unique pour l'inspection du réseau électrique, tâche qui ne serait plus dès lors laissée aux sociétés d'électricité de chaque province. Comme autres recommandations, on relevait celles portant sur la normalisation des statistiques sur le tourisme et la publication d'une brochure visant à promouvoir le secteur industriel de la région de l'Atlantique.[82]

Le dépôt d'un document intitulé "Report on the Rights of the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island to the Ownership of Adjacent Submarine Resources", établi par le professeur Gerard LaForest de la faculté de Droit de l'Université du Nouveau-Brunswick, amorça le débat sur les droits relatifs aux ressources minérales sous-marines. Le professeur LaForest en venait à la conclusion que les eaux et le sous-sol territoriaux appartenaient aux provinces de l'Atlantique et ce, sur une distance de trois milles marins au large de leurs côtes, et que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse possédaient chacune une étendue allant jusqu'à la ligne médiane de la baie de Fundy. Il invoquait des arguments d'ordre juridique pour expliquer que le détroit de Northumberland et le plateau continental, jusqu'à 200 milles de Terre-Neuve, appartenaient aux provinces. Il soutenait également que le dédommagement des provinces de l'Atlantique pour les terres du Nord devrait prendre la forme d'une reconnaissance sans équivoque de l'appartenance des ressources offshore aux provinces de l'Atlantique.[83]

La discussion des premiers ministres tourna autour de leurs propres propositions. Le premier ministre Flemming préconisa la création d'une série de stimulants fiscaux fédéraux pour favoriser l'expansion des industries manufacturières de la région. Il proposait que les stimulants ou mesures

incitatives prennent la forme d'une allocation de placement atteignant jusqu'à 50 p. 100 du coût en capital des bâtiments et de l'équipement, ainsi que d'allocations de dépréciation accélérée. Les stimulants en question ne seraient destinés qu'aux industries implantées dans les provinces de l'Atlantique, pour une période de dix ans. M. Flemming réclama aussi une accélération du développement des industries de transformation et l'expansion des industries du secteur manufacturier secondaire.

Le premier ministre Stanfield fit valoir la nécessité d'un régime de crédit caractérisé par la souplesse. Il était aussi préoccupé par l'utilisation des ports canadiens et réclamait la création d'un programme destiné à attirer un plus grand volume d'importations et d'exportations canadiennes vers les ports du Canada atlantique. Il estimait qu'un programme de ce genre compenserait, pour les ports en question, toute chute du trafic attribuable à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent. M. Stanfield s'exprima également sur la nécessité de déterminer clairement l'appartenance des ressources minérales offshore.

Pour sa part, M. Shaw réclama la création d'un programme qui serait mis au point par les quatre provinces et qui viserait à mettre en valeur les ressources naturelles de la région, notamment la pomme de terre. Il estimait nécessaire d'améliorer le processus de commercialisation des produits et notamment d'accentuer leur présence sur les marchés étrangers. M. Shaw exprima également son appui à la construction de la chaussée du détroit de Northumberland.

Le Comité des programmes d'immobilisations se vit donner la directive d'étudier et d'évaluer le financement de projets propres à développer le secteur des transports de la région et de mettre au point un plan à cet égard. Parmi les projets en question figuraient la construction de la chaussée de Northumberland, de canaux et d'autres aménagements portuaires.

Le communiqué publié à l'issue de la Conférence signalait que les premiers ministres avaient convenu de deux choses :

1. De commander une étude sur la politique monétaire canadienne, qui devait être faite par un spécialiste de haut niveau du domaine de la banque et des politiques monétaires.[84]

2. De demander au Comité des programmes d'immobilisations de préparer un exposé en vue de la prochaine Conférence fédérale-provinciale des ministres des Finances.

L'UNION DE L'EST DU CANADA

Le brigadier-général, M. Michael Wardell, éditeur et rédacteur-en-chef de l'Atlantic Advocate, avança une intéressante proposition destinée à résoudre les problèmes de la région de l'Atlantique. Dans un discours prononcé le 19 octobre 1959 devant le Canadian Club à Montréal, il proposa l'union économique, voire politique, du Québec et des provinces de l'Atlantique.[85] Il justifiait son point de vue comme suit :

1. Montréal tenait la région de l'Atlantique dans un "esclavage commercial" qui faisait qu'il était logique pour les Montréalais de hausser le pouvoir d'achat des consommateurs de l'Atlantique.

2. Le Québec connaissait des problèmes économiques semblables à ceux avec lesquels les provinces de l'Atlantique étaient aux prises.

3. Montréal expédiait plus d'un million de tonnes de produits par année vers les provinces de l'Atlantique. "Engraisser" les consommateurs de l'Atlantique entraînerait par conséquent une augmentation des exportations du Québec.

4. La communauté acadienne acquerrerait de la force et de l'influence du fait de la "nouvelle association", qui la rapprocherait des francophones du Québec.

Le brigadier-général Wardell indiqua aussi quelques-uns des avantages qu'apporterait une telle union, notamment l'accroissement des services de transport, qui contrebalancerait l'affaiblissement de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Parmi les mesures propres à accroître les services de transport, mentionnons :

1. La construction du canal Chignecto, qui relierait le service côtier de la Nouvelle-Angleterre à la Voie maritime du Saint-Laurent. Le brigadier-général Wardell estimait qu'il en coûterait cent millions de dollars pour construire le canal, qui procurerait des avantages économiques au Nouveau-Brunswick et aux autres provinces Maritimes.

2. La construction d'un corridor routier passant par le Maine, qui raccourcirait de 140 milles le trajet Montréal-Saint-Jean. M. Wardell cita

l'exposé de M. R.D. Howland devant la Commission Gordon suivant lequel il en coûterait cinquante millions de dollars pour construire le corridor routier, qui procurerait des avantages tant au Québec qu'aux provinces Maritimes.

3. Une plus grande collaboration avec les États-Unis. Pour obtenir l'approbation du Maine au sujet de la construction du corridor routier, le brigadier-général Wardell suggéra que le Canada approuve la construction d'une route reliant l'Alaska au reste des États-Unis. De plus, M. Wardell proposa un échange de bons procédés en vertu duquel les États-Unis pourraient exploiter les ressources hydro-électriques du fleuve Columbia et le Canada pourrait en faire autant avec la rivière Saint-Jean.

Ni le gouvernement fédéral, ni les gouvernements provinciaux n'examinèrent la proposition du brigadier-général Wardell, mais les recommandations qu'il avait faites au sujet de la construction du canal Chignecto et du corridor routier reçurent une attention considérable au cours des dix années suivantes. Nous y reviendrons plus loin.

LE RÉSEAU D'ÉLECTRICITÉ INTERPROVINCIAL

L'entente officielle entre la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick, la Commission d'énergie de la Nouvelle-Écosse et la Nova Scotia Light and Power Company Limited, accord portant sur l'interconnexion des lignes de transport, fut signée le 18 novembre 1959 à Province House (Halifax).[86]

Auparavant, soit en juin 1958, un accord de principe était intervenu au sujet de la formation d'un "pool de l'énergie." Les trois sociétés d'électricité convinrent de construire une ligne de transport de 138 000 volt. La Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick devait construire une ligne jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Écosse, la Commission d'énergie de la Nouvelle-Écosse devait en construire une de Maccan à Truro et la N.S. Light and Power, de Truro à Halifax. On prévoyait que les travaux seraient achevés en octobre 1959.

Au moment où l'entente officielle fut signée, le réseau interprovincial était déjà partiellement en place. Pour reprendre les termes d'une étude de cas sur le réseau électrique :

> Qu'un tel volume de travail puisse être abattu sans que soient signés des documents plus contraignants que des déclarations d'intention est éminemment révélateur de la confiance que les dirigeants des sociétés d'électricité avaient les uns dans les autres et de la foi qu'ils avaient dans les avantages économiques du réseau.[87]

Le CEPA prit une part importante à cet effort de coopération. En 1955, après la mise sur pied du Comité de l'électricité, il s'engagea à fond en faveur de l'interconnexion.

Avec la signature de l'entente, deux comités furent mis sur pied. Le premier, le Comité d'administration, était composé des directeurs généraux des trois sociétés d'électricité : M. M.G. Taylor de la Commission d'énergie de la Nouvelle-Écosse, M. R.E. Tweeddale de la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick et M. A.R. Harrington de la Nova Scotia Light and Power. M. Nelson Mann fut nommé secrétaire du Comité. Ce dernier avait pour tâche d'interpréter les dispositions de l'entente, d'y apporter des modifications et de veiller à ce que toutes soient observées. Il était aussi tenu de faire des prévisions des charges pour faire en sorte que tout ajout futur soit partagé également entre les participants.

Le Comité de fonctionnement se composait de personnes désignées par les sociétés d'électricité, à raison d'une par société. Il avait le pouvoir d'établir les calendriers de fonctionnement et d'entretien, les modalités de contrôle et de fonctionnement et les principes de la comptabilité de l'interconnexion.

Comme convenu en 1958, le gouvernement fédéral devait apporter une aide financière à la construction des lignes d'interconnexion entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse, ce que devait concrétiser la Loi sur la mise en valeur de l'énergie dans les provinces de l'Atlantique (Statuts du Canada 1957-1958, chap. 25). La Loi prévoyait l'octroi aux sociétés d'électricité appartenant aux provinces (la Nova Scotia Light and Power n'y était donc pas admissible) d'une aide financière prenant la forme de prêts remboursables à long terme pour financer la construction de lignes d'interconnexion et de centrales thermiques. La Loi était administrée par la Commission d'énergie du Nord canadien, organisme du ministère du Nord canadien et des Ressources nationales.

Il incombait au Comité de l'énergie du CEPA de coordonner toutes ces activités. Voilà pourquoi ce fut le président du Comité de l'énergie, M. Ernie Richardson, président de la Maritime Telegraph and Telephone Company Limited, qui pressa le bouton activant l'interconnexion aux cérémonies d'inauguration.

Celles-ci eurent lieu le 22 septembre 1960 à Onslow, en Nouvelle-Écosse, en présence des premiers ministres Stanfield et Robichaud. Les premiers ministres Shaw et Smallwood étaient incapables d'y assister, ce qui était également le cas pour M. Alvin Hamilton, ministre du Nord canadien et des Ressources nationales.[88]

Le réseau électrique fut un énorme succès. Aux dires de M. Stanfield, il constituait une "excellente forme de coopération", et il avait permis de réaliser les économies d'échelle que la région recherchait dans ses autres initiatives régionales.[89]

Il convient de signaler que, avant l'établissement de l'interconnexion avec la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick s'était raccordé à un réseau électrique qu'alimentaient également six sociétés du nord du Maine. Avec l'interconnexion, ces six sociétés du Maine devenaient parties intégrantes du réseau interprovincial. Celui-ci fut agrandi en 1968 lorsque la Maine Public Service Commission, avec l'aide de la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick, construisit une nouvelle ligne.

Le réseau prit encore de l'expansion avec les années. En 1965, une deuxième ligne de transport fut construite. En 1964, l'Office d'expansion économique de la région atlantique octroya cinq millions de dollars pour la mise en place d'un câble reliant l'Île-du-Prince-Édouard au réseau. Quand ce projet fut abandonné comme suite à l'annonce de l'intention du gouvernement fédéral de construire une chaussée, l'interconnexion fut de nouveau garantie. Enfin, en 1969, quand le projet de chaussée fut lui-même abandonné, l'interconnexion fut garantie en vertu de l'entente générale de développement de l'Île-du-Prince-Édouard.

LES ACTIVITÉS DU CEPA EN MATIÈRE DE COMMERCE D'EXPORTATION

Le 5 janvier 1960, le Comité de gestion du CEPA rencontra les sous-ministres de l'Industrie des provinces de l'Atlantique et des cadres de l'Association des manufacturiers canadiens (division de l'Atlantique). Le CEPA proposa la création d'un Comité de planification des exportations qui aurait pour tâches d'étudier et de promouvoir la vente de produits à l'extérieur de la région. Il proposa également que le Comité soit composé d'hommes d'affaires de la région, les sous-ministres (ou des personnes les représentant) faisant office de membres associés.

La première réunion du Comité du commerce, l'organisme parrainé par le CEPA, se tint le 25 juillet 1960 à Halifax. Plus d'une trentaine de personnes y assistaient. Elle était présidée par M. J.H. Haylock, directeur général d'Atlantic Traders Limited et M. H. Leslie Brown, sous-ministre adjoint au ministère fédéral du Commerce, était le conférencier invité. Il offrit le soutien total de son bureau au Comité, sous la forme d'une participation à des séminaires sur les possibilités d'exportation, de revues des catalogues des produits offerts par les fabricants de la région et de communication d'information sur l'existence de marchés d'exportation particuliers et sur la faisabilité d'y pénétrer. Il offrit également les services de plus d'une cinquantaine d'agents de produits appartenant à son ministère.

Au cours de la réunion, il fut décidé que l'économiste du CEPA, M. Stephen N. Branch, ainsi que M. J. Ward Stewart, de l'Association des manufacturiers canadiens (division de l'Atlantique) et les quatre sous-ministres de l'Industrie (ou des personnes les représentant) formeraient un sous-comité qui aurait pour tâches :

1. De déterminer les produits fabriqués dans les provinces de l'Atlantique qui pouvaient se prêter à l'exportation.
2. De trouver des débouchés pour ces exportations.
3. D'établir une liste des fabricants des produits en question.

Le sous-comité devait faire rapport du résultat de ses travaux au Comité des exportations, après quoi les mesures pertinentes seraient prises. On ignore quels furent les résultats des travaux du sous-comité et quelles furent les mesures prises ensuite.

LA RÉUNION DES PREMIERS MINISTRES, DU 2 AU 5 AVRIL 1960, LONDRES (ANGLETERRE)

Bien qu'il ne s'agît pas là d'une Conférence officielle des premiers ministres de l'Atlantique, les premiers ministres Flemming, Smallwood, Stanfield et Shaw se réunirent à Londres dans le cadre des célébrations entourant l'inauguration du vol Halifax-Londres de la Trans-Canada Airlines.

Les chefs de cabinet des premiers ministres établirent l'ordre du jour de la réunion, qui se tint à la Maison des provinces de l'Atlantique. Cette réunion faisait suite à une recommandation du Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique voulant qu'on continue de cultiver l'image de marque du bureau de Londres.

Les premiers ministres discutèrent des activités du bureau de Londres avec l'agent général, M. Watson Jamer, ainsi que de ses recommandations pour améliorer les relations commerciales à l'étranger.

L'ÉCOLE INTERPROVINCIALE POUR LES SOURDS

Une autre indication du fait que les premiers ministres donnaient suite à leurs échanges sur les efforts de coopération est venue, le 13 avril 1960, de la signature d'une entente entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick concernant l'établissement d'une école pour les sourds. Cette entente était le résultat des discussions du 8 mai 1957, dans le cadre de la Conférence des premiers ministres. La nouvelle école, installée à Amherst, fut ouverte après que l'École des sourds de Halifax fut devenue surpeuplée et incapable de satisfaire aux besoins des élèves.[90]

L'entente prévoyait que le Nouveau-Brunswick assumerait 30 p. 100 du coût en capital de la construction et des équipements. La Nouvelle-Écosse paierait le reste, soit 2 500 000 $. Les deux provinces étaient obligées de payer la

moitié des frais de scolarité de leurs élèves, l'autre moitié devant être payée par la municipalité de l'élève.

L'établissement de l'école fut l'occasion d'un effort de coopération remarquable. M. H.M. Nason, président du conseil d'administration, déclara, dans le rapport du conseil pour l'année 1961-1962 :

> Jusqu'au passage de l'ancienne école de Halifax à la nouvelle école, les conseillers, en tant que représentants des deux gouvernements provinciaux, ont eu beaucoup de législation à préparer. Grâce au bel esprit de collaboration dont ont fait preuve les deux provinces, tout ce travail a été accompli à la plus grande satisfaction des intéressés.[91]

M. Nason était le représentant du gouvernement de la Nouvelle-Écosse au conseil; il était aussi sous-ministre de l'Éducation. Le représentant du gouvernement du Nouveau-Brunswick était le brigadier-général M. J.E. Anderson, sous-ministre de la Jeunesse et du Bien-être social. Les autres membres du conseil étaient les personnes suivantes :

Nouveau-Brunswick : M. O.V.B. Miller

Nouvelle-Écosse : Lieutenant-colonel Garnet J. Colwell
M. J.A. Walker
M. W.L. Fillmore (trésorier du conseil)

Sur les 235 élèves de l'école, 118 venaient de la Nouvelle-Écosse, 49 du Nouveau-Brunswick, 63 de Terre-Neuve, 3 de l'Île-du-Prince-Édouard et 2 d'autres endroits du Canada. Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Édouard envoyèrent un nombre considérable d'élèves à l'école, mais elles n'étaient pas pour autant tenues de la financer aux termes de l'entente. Toutefois, les deux provinces mirent sur pied leur propre école pour les sourds après l'année scolaire 1965-1966.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE, LE 21 SEPTEMBRE 1960

La sixième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique eut lieu parallèlement à la cinquième Conférence annuelle du CEPA. L'événement le

plus important à s'être produit depuis la dernière Conférence était la défaite du gouvernement de M. Hugh John Flemming, battu par M. Louis Robichaud aux élections générales du 12 juillet 1960 au Nouveau-Brunswick.

L'élection de M. Louis Robichaud fut importante pour plusieurs raisons. On estime généralement que le premier ministre Robichaud modernisa le gouvernement du Nouveau-Brunswick. L'administration Robichaud croyait que le gouvernement pouvait intervenir dans l'économie de la province.

Malgré la charge de travail qu'il devait s'imposer, le premier ministre Robichaud se ménagea beaucoup de temps pour les questions d'intérêt régional. Comme M. Hugh John Flemming avant lui et comme son homologue M. Robert Stanfield, M. Robichaud devait se révéler l'un des plus ardents promoteurs de la coopération régionale dans les années 1960.

L'administration Robichaud comptait bon nombre de personnalités influentes. M. Delbert Gallagher fut nommé au poste de conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick. Son prédécesseur, le professeur W.Y. Smith, quitta le gouvernement du Nouveau-Brunswick pour mettre sur pied l'Office de planification économique bénévole de la Nouvelle-Écosse. M. Gallagher devint plus tard président de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique. M. Fred Drummie fut nommé secrétaire du Conseil du trésor et devint en 1963 le nouveau conseiller économique.

Étaient présents à la Conférence du CEPA des 19 et 20 septembre 1960 les députés et sénateurs des provinces de l'Atlantique ainsi qu'un certain nombre d'invités spéciaux.[92] Ainsi, M. Charles F. Phillips, président du Conseil de la Nouvelle-Angleterre, fit un exposé sur les prix et la productivité; M. Milton Semer, conseiller auprès du Comité du Sénat des États-Unis sur la banque et le commerce (il remplaçait le sénateur Edmund Muskie, du même Comité, qui était incapable d'assister à la Conférence), parla du redressement aux États-Unis; et M. Alexander Cairncross, du département de la recherche sociale et économique de l'Université de Glasgow, parla du redressement au Royaume-Uni.

L'ordre du jour de la Conférence comportait cinq points principaux :

1. Les accords de partage fiscal entre le gouvernement fédéral et les provinces.

2. Le rapport de M. Cairncross sur la politique monétaire canadienne et sur son incidence sur l'économie de la région de l'Atlantique.

3. Le canal Chignecto.

4. Un programme fédéral de crédit agricole.

5. Le gel des taux de transport des marchandises fixés par le gouvernement fédéral.

L'exposé présenté par le CEPA aux premiers ministres renfermait les recommandations suivantes :

1. Il conviendrait de créer, dans chaque province, une administration de l'inspection de l'électricité, chacune étant soumise à des lignes directrices communes.

2. Il conviendrait de collecter des statistiques sur le tourisme sous une forme normalisée; à cette fin, il serait nécessaire que les directeurs du bureau de tourisme de chaque province se réunissent pour s'entendre sur la formule la plus appropriée.

3. Une brochure sur l'activité industrielle, semblable à celle que publiait la Maison des provinces de l'Atlantique, était nécessaire pour promouvoir le commerce intérieur et avec l'étranger.[93]

La Commission des transports des Maritimes avait peu de recommandations mais signalait tout de même que les quatre provinces avaient approuvé d'une seule voix un mémoire régional en deux volumes destiné à la Commission royale sur les transports. Elle fit également savoir que l'étude sur la Voie maritime du Saint-Laurent serait bientôt achevée.

Les discussions des premiers ministres tournèrent autour du besoin d'une planification concrète de l'expansion économique. Chaque premier ministre avait son point de vue sur la planification économique et sur les méthodes à employer pour susciter le développement de la région.[94]

La proposition du premier ministre Robichaud reposait sur une approche à deux volets. Pour accélérer l'expansion économique de la région, laissait-il entendre, il fallait intensifier la recherche en économique et se doter d'un

programme global de développement. Il estimait qu'un grand pas avait été accompli dans la résolution des problèmes fiscaux de la région, mais qu'il s'était fait peu de choses pour ce qui était de résoudre les problèmes structurels fondamentaux de la région.

M. Robichaud réclama également la création d'une Commission des programmes d'immobilisations dont l'action s'insérait dans le cadre du programme global d'expansion. Organisme fédéral, elle recevrait des contributions des provinces de l'Atlantique, qui lui communiqueraient également des études devant permettre de déterminer les projets prioritaires.

L'allocution du premier ministre Shaw fit écho à celle de M. Robichaud. Il releva qu'il n'existait aucune orientation définie, aucun programme proprement dit pour résoudre les problèmes de la région, mais il n'avança aucune proposition de son cru.

Le premier ministre Smallwood affirma également qu'aucune proposition claire n'avait encore été formulée pour résoudre les problèmes économiques de la région. Il estimait que la raison d'être originelle des Conférences des premiers ministres de l'Atlantique était justement de transmettre des propositions de ce type au gouvernement fédéral. Il estimait également que les autres réalisations utiles attribuables aux Conférences (comme la Maison des provinces de l'Atlantique et l'École des sourds) en étaient des effets secondaires.

Le premier ministre Stanfield mit ses homologues en garde contre la poursuite d'objectifs à court terme. L'objectif de la Conférence, affirma-t-il, était "de mettre au point des moyens pour accélérer le processus de croissance économique de la région" et "il serait irréaliste, croyait-il, de s'attendre à des résultats spectaculaires à brève échéance."[95]

La discussion porta également sur le rôle futur du CEPA dans le développement de la région. "Jusqu'où peut aller le CEPA?", demanda le premier ministre Robichaud. "Quand il aura atteint sa limite, qui prendra la relève? Quel est le rôle des gouvernements fédéral et provinciaux?"[96] Le rôle que devait jouer le CEPA au regard de l'avenir de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique était incertain à cette époque.

La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1960 fut largement perçue comme n'ayant eu aucun "effet spectaculaire." Elle n'avait, certes, donné lieu à aucune résolution ni à aucune initiative conjointe, mais elle avait été l'occasion d'un vigoureux débat sur la planification et la croissance économiques. Elle marqua aussi la dilution du rôle particulier qu'avait joué le CEPA dans les discussions précédentes des premiers ministres.

LE RAPPORT CAIRNCROSS, FÉVRIER 1961

L'Office des recherches des provinces de l'Atlantique avait commandé au professeur Alexander K. Cairncross, du département de la recherche économique et sociale de l'Université de Glasgow, une étude des répercussions de la politique monétaire canadienne sur l'économie de la région de l'Atlantique. Les premiers ministres avaient discuté du rapport avec le professeur Cairncross lors de la Conférence de 1960, rapport qui fut rendu public au mois de février suivant.

Le rapport Cairncross, intitulé "Le développement économique et les provinces de l'Atlantique", portait sur deux points principaux :

1. L'incidence qu'avait la politique monétaire sur l'économie de la région et, plus généralement, sur tout ce qui visait à "maintenir une pression égale de la demande dans l'ensemble du Canada." Sous cet aspect, on traitait des problèmes à court terme découlant des fluctuations cycliques de l'activité économique.

2. Le problème de l'écart entre les taux de croissance des diverses régions et les moyens de favoriser la croissance des régions sous-développées (comme le Canada atlantique). On examinait ici les tendances de l'économie et les moyens d'influer sur elles.

Tout comme l'exposé de M. R.D. Howland à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada (1957) influença l'orientation de l'expansion régionale (en mettant l'accent sur l'infrastructure de capital et sur les industries à base de ressources naturelles), le rapport Cairncross introduisit aussi de nouvelles stratégies pour promouvoir le développement régional.

M. Cairncross recommandait qu'une partie de l'investissement dans le secteur manufacturier canadien soit canalisée vers la région de l'Atlantique.[97] Pour attirer cet investissement dans la région, M. Cairncross proposait :

1. Que les nouvelles industries bénéficient d'une aide pour s'établir.

2. Que ces industries bénéficient d'une aide supplémentaire étalée sur une plus longue période et prenant les formes suivantes :

   (a) subventions applicables aux coûts du transport
   (b) stimulants fiscaux
   (c) subventions ou garanties de capital
   (d) garanties de débouchés.

M. Cairncross concluait que les stimulants fiscaux devraient être le fait des gouvernements provinciaux, qui fixeraient toutefois des conditions d'admissibilité. Il concluait de plus que le gouvernement fédéral devrait régir le recours aux stimulants en remboursant aux gouvernements provinciaux les parties conformes à la réglementation nationale générale régissant ces incitations fiscales.

Il est intéressant de noter comment chaque province s'y est prise pour mettre en application ces recommandations. Le ministère de l'Expansion économique du Nouveau-Brunswick et son Office des finances industrielles, le ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse et sa Loi sur les prêts à l'industrie et sa Loi sur le développement industriel, ainsi que l'Industrial Enterprises Incorporated de l'Île-du-Prince-Édouard poursuivirent tous les objectifs énoncés dans le rapport Cairncross.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, LE 8 DÉCEMBRE 1961

La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique devait d'abord avoir lieu le 20 septembre, en même temps que la Conférence annuelle du CEPA, mais comme les premiers ministres Stanfield et Smallwood n'auraient pu être présents à cette date, la Conférence fut reportée au 8 décembre. On trouvera à la figure 5 la liste des participants.

Comme les fois précédentes, l'ordre du jour était divisé en deux parties : une séance du matin consacrée aux allocutions publiques des premiers ministres et une séance de l'après-midi réservée aux discussions privées.

Figure 5

PARTICIPANTS À LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, LE 8 DÉCEMBRE 1961

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick
- L'honorable Louis Robichaud, premier ministre
- L'honorable L.G. Desbrisay, ministre de l'Industrie
- M. Delbert W. Gallagher, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick, président de l'ORPA

Le gouvernement de Terre-Neuve
- L'honorable Joseph R. Smallwood, premier ministre
- L'honorable F.W. Rowe, ministre de l'Éducation
- M. Gordon Pushie, directeur, Développement économique

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- L'honorable Robert L. Stanfield, premier ministre
- L'honorable Haliburton, ministre des Terres et Forêts
- M. J.R. Bigelow, directeur de recherches pour le gouvernement de la Nouvelle-Écosse
- M. Innis G. MacLeod, chef de cabinet du premier ministre

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard
- L'honorable Walter R. Shaw, premier ministre (président)
- L'honorable David Stewart, secrétaire de la province
- L'honorable Melvin McQuaid, trésorier de la province
- M. Wendall MacKay, chef de cabinet du premier ministre, vice-trésorier de la province

Conseil économique des provinces de l'Atlantique
- Le professeur W.Y. Smith, président
- M. O. Nelson Mann, vice-président exécutif
- M. Arthur C. Parks, directeur des recherches, secrétaire de l'ORPA
- M. C.R. Hunter, vice-président (Î.-P.-É.)

Commission des transports des Maritimes
- M. A. Murray MacKay, président
- M. Craig Dickson, directeur exécutif

L'exposé du CEPA (présenté par le professeur Smith), celui de l'ORPA (présenté par M. Gallagher) et celui de la Commission des transports des Maritimes (présenté par M. MacKay) furent acceptés au cours de la séance du matin.

L'exposé du CEPA avait été formulé et adopté à l'occasion de la Conférence de septembre de l'organisme. Il comportait deux recommandations principales :

1. Le gouvernement fédéral devrait créer un fonds d'immobilisation à même lequel les gouvernements provinciaux pourraient obtenir des subventions pour financer leur expansion économique. Ceux-ci feraient leurs demandes par l'intermédiaire d'industries constituant des "pierres angulaires" de l'économie ou de parcs industriels. Le fonds servirait à financer l'implantation ou l'expansion d'industries dans la région. Il faudrait mettre sur pied un organisme fédéral chargé d'administrer le fonds, organisme qui serait baptisé du nom d'Office d'expansion économique des provinces de l'Atlantique.

2. Le gouvernement fédéral devrait créer un organisme voué à l'augmentation de l'investissement public dans la région. Semblable à la Commission des programmes d'immobilisations dont la création était recommandée dans le rapport de la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada, l'organisme serait chargé d'étudier la faisabilité d'une expansion des services publics aux fins de stimuler le développement économique de la région, et de faire rapport à ce sujet.

Comme autres sujets de recommandations, mentionnons :

3. Retour aux intentions originelles de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes.

4. Mise sur pied d'un Comité régional permanent de la formation technique.

5. Propositions de stimulants fiscaux destinés à encourager l'expansion industrielle.

6. Modifications aux subventions applicables au charbon pour promouvoir l'emploi du charbon dans l'alimentation des centrales thermiques.

7. Lancement d'une étude visant à déterminer les effets sur la région des derniers développements dans le domaine du commerce international. Les développements en question étaient l'entrée possible de la Grande-Bretagne dans le Marché commun et l'expiration de la Loi sur les accords commerciaux réciproques, adoptée par les États-Unis en 1962.[98]

L'ORPA fit savoir que deux nouvelles études avaient été commandées, sur le secteur manufacturier secondaire dans les provinces de l'Atlantique et sur

les politiques de développement régional en Europe de l'Ouest et aux États-Unis. L'ORPA fit également savoir que son programme de recherches pour l'année à venir porterait sur les stimulants fiscaux, sur les relations commerciales et sur l'emploi de tableaux d'entrée-sortie comme repères pour la formulation de politiques de développement.

Au cours de la séance privée, les premiers ministres abordèrent la question de l'aide fédérale à la protection contre les feux de forêt. Cette question donnait lieu à un débat depuis la controverse qui avait éclaté en 1961 quand le gouvernement fédéral avait facturé à la Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve les services des militaires qui avaient combattu des feux dans ces provinces. Les premiers ministres discutèrent également des subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique, à la demande insistante de M. Shaw. De vingt-cinq millions qu'il était les années précédentes, le montant des subventions était porté à trente-cinq millions à partir de 1962. M. Shaw estimait que l'Île-du-Prince-Édouard méritait une plus grande part des subventions et Terre-Neuve une part moindre, cette dernière province recevant toujours les subventions prévues par le traité d'adhésion à la Confédération.[99]

Le seul indice que des résolutions avaient été adoptées peut être relevé dans la conférence de presse qui suivit la Conférence. C'était là en soi un événement unique puisque jamais une conférence de presse officielle n'avait suivi la clôture d'une Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. Cette innovation avait été décidée à la faveur d'une recommandation du premier ministre Stanfield.

Les premiers ministres avaient convenu de mettre sur pied un comité composé de représentants des quatre provinces et chargé d'étudier les deux recommandations principales du CEPA : la création d'un Office d'expansion économique des provinces de l'Atlantique et l'aide à l'expansion des services publics. Aux termes de leur déclaration à la presse, les premiers ministres se réservaient la possibilité d'adresser au gouvernement fédéral une proposition conjointe au sujet des deux organismes.

En outre, les premiers ministres avaient ordonné à l'ORPA d'observer l'incidence sur les relations commerciales des provinces de l'Atlantique de

l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun et de l'expiration de la Loi américaine sur les accords commerciaux réciproques. L'ORPA avait aussi pour instruction d'examiner au besoin l'opportunité de faire faire une étude indépendante sur cette incidence et de formuler des recommandations à l'intention des premiers ministres à ce sujet.

En dépit du fait que ces décisions ne débouchaient pas sur des mesures concrètes, les premiers ministres étaient extrêmement heureux de l'issue de la Conférence. Pour reprendre les mots de M. Stanfield, ils étaient proches d'une "perspective globale pour la résolution de (leurs) problèmes communs" et la Conférence fut "peut-être la rencontre la plus utile à ce jour."100

CONCLUSION

Dans ce chapitre, nous avons décrit l'instauration de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique en réponse au défi lancé par le gouvernement fédéral d'entreprendre le redressement économique de la région. Les premiers ministres, avec l'aide et l'encouragement du CEPA, se mirent à jouer un rôle plus actif dans la revitalisation de l'économie de la région. Les subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique, la Maison des provinces de l'Atlantique, le réseau électrique interprovincial et l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique avaient tous pour raison d'être de stimuler le développement économique et social de la région.

Le CEPA avait joué un rôle de plus en plus influent dans la formulation des divers plans. Nombre de ses recommandations aux premiers ministres furent accueillies avec joie. M. Nelson Mann, directeur exécutif du CEPA, avait fait office de secrétaire du Comité permanent de la Conférence et coordonné la mise au point du réseau électrique. M. Arthur Parks devint secrétaire et trésorier de l'ORPA. Il semble toutefois que certaines recommandations du CEPA aient entraîné sa propre supplantation. La recommandation du CEPA de créer l'Office d'expansion économique de la région atlantique, associée à d'autres développements survenus dans les relations du gouvernement fédéral avec la région, entraîna une baisse de son influence sur les premiers ministres. De plus en plus, les provinces portaient leur attention sur Ottawa.

CHAPITRE 3

UNE INITIATIVE FÉDÉRALE ET LA RÉACTION DE LA RÉGION - 1962-1965

INTRODUCTION

La création d'un organisme fédéral conçu spécialement aux fins du développement du Canada atlantique donnait aux premiers ministres un moyen de canaliser leurs propres réactions face aux initiatives fédérales. Les propositions du secteur privé, notamment celles du CEPA, cessèrent d'être considérées avec l'intérêt dont elles avaient bénéficié au cours de la période précédente et le CEPA lui-même fut rarement présent aux conférences des premiers ministres de l'Atlantique qui se tinrent à l'époque.

Après avoir relevé le défi du gouvernement fédéral, les provinces de l'Atlantique entrèrent dans une période de réaction active à d'autres politiques fédérales. Leur intérêt se porta tout particulièrement sur la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes, l'Office d'expansion économique de la région atlantique, les questions constitutionnelles et les projets d'investissements. L'objectif des premiers ministres était de tailler une meilleure place pour la région atlantique au sein d'une fédération canadienne redéfinie.

L'une des façons de redéfinir le pays consistait à réaliser l'union des Maritimes. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse commencèrent à donner corps à ce projet en proposant la tenue d'une étude sur l'union, avec l'espoir de susciter une plus grande coopération encore entre les provinces de la région.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE SAINT-JEAN (TERRE-NEUVE) LE 23 JUILLET 1962

Cette conférence réunissait les premiers ministres Smallwood, Robichaud et Stanfield. Le premier ministre Shaw de l'Île-du-Prince-Édouard, malade,

s'était fait remplacer par MM. David Stewart et Melvin McQuaid, respectivement Secrétaire et Trésorier de la province.

Aucun ordre du jour officiel n'avait été établi, mais on prévoyait toutefois aborder les sujets suivants :

1. Le développement économique
2. Une législation routière uniforme
3. L'éducation
4. Les transports
5. Les subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique.[1]

Le dernier sujet, les subventions de redressement, constituait la préoccupation principale de l'Île-du-Prince-Édouard. N'ayant pu obtenir le consentement des autres provinces pour augmenter sa part des subventions, le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard en avait appelé de cette question au premier ministre Diefenbaker. Une réunion spéciale des premiers ministres aurait, dit-on, été convoquée pour discuter de la question.

Le CEPA et la Commission des transports des Maritimes (CTM) n'étaient pas représentés à cette conférence. Chacun avait plutôt établi un bref rapport de ses activités du moment, le tout assorti de recommandations d'ordre général, qu'il avait envoyé par la poste aux premiers ministres. Cette façon de procéder abrégea considérablement la Conférence.

En dépit de sa brièveté, cette dernière donna lieu à deux décisions importantes. Premièrement, les premiers ministres mirent sur pied un comité ministériel interprovincial des transports. La question des transports était en effet considérée comme étant de la plus haute importance et l'on éprouvait par conséquent le besoin d'une collaboration interprovinciale au niveau des Cabinets. La deuxième décision prenait la forme d'une entente concernant l'établissement de limites de poids uniformes pour les ponts et les routes des quatre provinces, entente qui était assortie de la réserve que Terre-Neuve puisse fixer des limites légèrement inférieures pour un certain nombre de ses ponts.[2]

Il fut aussi révélé au cours de la réunion que les quatre premiers ministres des provinces de l'Atlantique avaient fait des recommandations conjointes au gouvernement fédéral, suggérant que ce dernier crée un organisme semblable à celui que le CEPA avait proposé lors de la dernière Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.

LA CONFÉRENCE DU CONSEIL DE LA NOUVELLE-ANGLETERRE ET DU CEPA

Une délégation du CEPA, composée de M. Delbert W. Gallagher, du professeur Norman Morse, de M. Arthur C. Parks et de M. F.T. Walton, assista à une conférence d'intérêt économique qui se tint le 10 septembre 1962 à l'université du Maine, à Orono. Elle y rencontra dix des économistes les plus écoutés de la Nouvelle-Angleterre. But de la conférence : déterminer si des domaines pourraient se prêter à une recherche conjointe du CEPA et du Conseil de la Nouvelle-Angleterre.

Un comité composé du professeur Raphaelson, du Conseil de la Nouvelle-Angleterre, et du professeur Morse, du CEPA, fut mis sur pied. Sa mission consistait à déterminer la faisabilité d'entreprendre une étude conjointe sur l'échange de biens entre la Nouvelle-Angleterre et les provinces de l'Atlantique.[3] On ignore si la proposition donna lieu à d'autres formes de coordination de l'activité des deux conseils.

RÉUNION DES SOUS-MINISTRES DE L'INDUSTRIE

Une réunion d'étude du fonctionnement de la Maison des provinces de l'Atlantique eut lieu le 24 septembre 1962, à Halifax. Étaient présents les sous-ministres de l'Industrie des provinces de l'Atlantique et l'agent général, M. Watson Jamer.

Convoquée surtout parce que le mandat de cinq ans de M. Jamer arrivait à échéance au mois de mars suivant, la réunion avait pour but de déterminer si les programmes et les activités du bureau de Londres justifiaient la reconduction du mandat de M. Jamer.

On s'interrogeait aussi sur l'opportunité de donner de l'expansion au bureau de Londres. Peu de temps auparavant, l'Ontario avait élargi le champ d'action de son bureau de Londres en ouvrant des succursales à Düsseldorf (Allemagne de l'Ouest) et envisageait d'en faire autant à Paris, à Milan et à Oslo. Le personnel de la Maison des provinces de l'Atlantique comptait à l'époque quatre personnes : M. Jamer, son adjoint et deux secrétaires. Si l'on souhaitait accroître la représentation commerciale, il fallait envisager d'augmenter considérablement l'effectif.

Encore qu'on ne connaisse ni la teneur des débats ni l'issue de la réunion, il est permis de penser que les sous-ministres se prononcèrent contre l'expansion du bureau de Londres. M. Jamer vit son mandat renouvelé, mais l'effectif ne fut pas augmenté.[4]

LA QUESTION DES TRANSPORTS EN 1963

Le 1er avril 1963, le gouvernement fédéral accepta de financer à 90 p. 100 la construction des tronçons inachevés de la Transcanadienne dans les provinces de l'Atlantique. Il accepta également d'apporter une aide financière à l'Île-du-Prince-Édouard pour les besoins de la reconstruction d'une partie de la Transcanadienne, que l'on souhaitait rendre praticable par tous les temps.

Pendant que se déroulaient ces travaux, les ministres de la Voirie et les premiers ministres des provinces de l'Atlantique entamèrent des discussions sur l'opportunité de construire une deuxième route transcanadienne. La "Dominion Highway" qu'ils projetaient aurait pris naissance à Yarmouth et relié Halifax, Amherst, Shediac et la côte nord du Nouveau-Brunswick jusqu'à Campbellton, et de là aurait débouché au Québec pour obliquer vers l'ouest. Ce projet figura à l'ordre du jour de nombreux pourparlers entre les gouvernements.[5]

En 1963, le transport ferroviaire était une question importante. La Commission royale sur les transports (la Commission MacPherson) avait été nommée le 13 mai 1959 par le gouvernement Diefenbaker. Son rapport, déposé à la Chambre des communes le 10 avril 1961, avait jeté l'émoi chez les premiers ministres des provinces de l'Atlantique et il ne fait aucun doute que les débats ont porté sur les recommandations de la commission MacPherson au cours

des conférences ultérieures des premiers ministres des provinces de l'Atlantique.

Les recommandations qui concernaient la région de l'Atlantique se résumaient ainsi :

1. Mise en place d'un régime de contrôle des tarifs en vertu duquel les sociétés de transport ferroviaire seraient autorisées à fixer des tarifs assujettis uniquement à un tarif plancher égal aux coûts variables et à un tarif plafond équivalant à 150 p. 100 de ces coûts variables;

2. Mise sur pied d'une Administration de la rationalisation des lignes secondaires chargée de fixer la date de l'abandon des lignes secondaires non rentables;

3. Création d'une subvention de cinq ans pour les services voyageurs;

4. Établissement d'un taux valable jusqu'aux ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique et à l'est de ces points; et

5. Discontinuation des paiements au titre des taux de transport dans les provinces Maritimes pour les mouvements de marchandises à l'intérieur de la région, sauf sur le trafic en provenance ou à destination de Terre-Neuve et à l'intérieur de cette province.

Au début de 1963, le comité ministériel interprovincial créé lors de la Conférence des premiers ministres de 1962 tint une réunion avec la Commission des transports des Maritimes pour discuter de la question du transport ferroviaire. Les participants s'entendirent sur un programme en cinq points qui serait présenté au gouvernement fédéral :

1. Que, pour les besoins du contrôle des tarifs, le tarif maximum soit constitué par les coûts variables propres au mouvement tel qu'il est défini par les Commissaires aux transports, plus 50 p. 100 de ces coûts variables pour le trafic en provenance et à destination du territoire désigné et à l'intérieur de ce dernier.

2. Que la subvention de 30 p. 100 aux mouvements vers l'ouest à partir du territoire désigné soit également applicable au mouvement direct de tous les transports de marchandises en provenance du territoire désigné et à destination de tout endroit au Canada à l'ouest du territoire désigné et à l'est de Fort William, de Port Arthur et de Armstrong en Ontario.

3. Que l'actuelle subvention de 20 p. 100 sur les mouvements à l'interieur du territoire désigné soit conservée.

4. Que la subvention de 30 p. 100 aux mouvements vers l'ouest à partir du territoire désigné et que la subvention de 20 p. 100 aux mouvements à l'intérieur du territoire désigné soient applicables à tous les transporteurs publics qui satisfont aux critères d'admissibilité.

5. Que les recommandations de la Commission MacPherson portant sur la construction d'installations de stockage en vrac du grain, d'un réseau de routes et de services connexes de traversiers interprovinciaux à Terre-Neuve soient mises à exécution.[7]

Le premier ministre Stanfield et MM. J.M. Crosby et Craig Dickson (respectivement président et directeur exécutif de la Commission des transports des Maritimes) présentèrent le projet en cinq points au ministre fédéral des Transports au début de février 1963.

Un gouvernement libéral dirigé par M. Lester Pearson ayant été élu en avril 1963, le premier ministre Stanfield, toujours au nom des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, ainsi que M. Crosby et M. Dickson, décidèrent de réitérer leurs propositions au nouveau gouvernement fédéral.

Ils rencontrèrent le ministre des Transports, M. McIlraith, à la fin de juin 1963. Le ministre avait déjà proposé une nouvelle loi sur les transports qui incorporait nombre des recommandations de la Commission MacPherson. L'exposé fait au ministre soulignait la nécessité de faire en sorte que le projet de loi réaffirme l'objectif originel de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Les trois hommes rencontrèrent aussi les ministres du Travail, de la Main-d'oeuvre et des Pêches, le Secrétaire d'État et le Solliciteur général.

Le ministre des Transports assura à la délégation des provinces de l'Atlantique que le projet de loi comporterait une disposition maintenant les avantages statutaires des tarifs applicables dans les territoires désignés. Il souligna également que la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes ne serait pas révoquée pour l'heure.

D'autres aspects du transport furent abordés en 1963. Le gouvernement de Terre-Neuve, d'accord avec les gouvernements des trois autres provinces de l'Atlantique, reconnut la validité, à la faveur d'une entente de réciprocité, des permis d'exploitation des camions commerciaux qui circulaient d'une province à une autre. Toutefois, pour les camions commerciaux non terre-neuviens qui transportaient des marchandises à Terre-Neuve, le permis était toujours frappé d'un droit pécuniaire.

L'éventualité de l'achat de la Maritime Central Airways, de Charlottetown, par la Eastern Provincial Airways, de Gander (Terre-Neuve), donna lieu à ce qui fut sans doute la plus grande controverse dans le domaine des transports en 1963. Le gouvernement de Terre-Neuve appuyait l'achat de la Maritime Central.

Le CEPA, lui, s'y opposait. Le siège de l'administration centrale de la Maritime Central Airways se trouvait à Charlottetown, tandis que les avions de la société étaient basés à Moncton. Le CEPA appuyait ce régime de décentralisation alors qu'il s'opposait à la centralisation à Gander.[8] Le gouvernement de Terre-Neuve retira son appui au CEPA en raison de la position de ce dernier dans cette affaire. C'est l'une des raisons, une de plus, de la non-participation du CEPA aux débats dont les Conférences ultérieures des premiers ministres des provinces de l'Atlantique ont été le cadre.

L'OFFICE D'EXPANSION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION ATLANTIQUE - 1963

En 1961, le Parlement adopta la Loi sur l'aménagement rural et le développement agricole (ARDA). La Loi concrétisait l'engagement tout neuf du gouvernement fédéral à l'endroit du développement régional. Elle visait à apporter une solution aux problèmes particuliers de la pauvreté dans les campagnes en favorisant le développement du secteur de l'agriculture.

Les coûts de l'administration de l'ARDA étaient assumés à parts égales par le fédéral et les provinces. Les projets qui en découlaient touchaient la conservation de la terre, des sols et de l'eau, la réunion des terres, l'amélioration des techniques agricoles et diverses formes d'aide financière, subventions ou prêts, accordée aux agriculteurs.

Les subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique et l'ARDA ne parvinrent toutefois pas à atténuer les inégalités régionales. Le rapport Cairncross et les recommandations qu'il renfermait, recommandations ayant trait à la promotion du développement industriel de la région, apparurent comme la nouvelle solution à ce problème. Les recommandations du CEPA à la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, en 1961, reprenaient celles du rapport Cairncross, qui réclamaient la création d'un organisme fédéral (qu'on appelait "Atlantic Provinces Development Board" (Office d'expansion économique des provinces de l'Atlantique)) pour fournir des fonds aux industries de la région désireuses de prendre de l'expansion. On espérait ainsi que les investissements privés et publics dans les provinces de l'Atlantique augmenteraient, ce qui aurait entraîné un accroissement du produit provincial brut de la région. Pour résumer, l'organisme dont la création était proposée devait avoir un effet stimulant sur l'ensemble de l'économie de la région.[10]

Les premiers ministres de l'Atlantique portèrent cette proposition au gouvernement fédéral. Le ministre du Revenu national de l'époque était M. Hugh John Flemming, ancien premier ministre du Nouveau-Brunswick. Dans la version originelle que préconisait M. Flemming, l'Office d'expansion économique de la région atlantique présentait deux caractéristiques principales. Premièrement, l'Office conseillerait le Cabinet fédéral sur les propositions formulées par les provinces, le monde des affaires ou des organismes privés de recherche. Ainsi, l'Office serait en mesure d'obtenir et de traiter de l'information sur les problèmes d'importance régionale en écoutant le point de vue de spécialistes. Deuxièmement, toutes les propositions de politiques seraient conçues par le Cabinet fédéral.

Le 1er novembre 1962, une délégation du CEPA, composée du président, M. Gerald E. Martin, du professeur W.Y. Smith et de M. Nelson Mann, fit des démarches auprès des membres du Cabinet fédéral. Elle fut reçue par M. George C. Nowlan, ministre des Finances, M. Hugh John Flemming, ministre du Revenu national et l'honorable J. Angus MacLean. La discussion devait porter sur l'Office d'expansion économique de la région atlantique.

Le CEPA souligna la nécessité d'investissements massifs de capitaux dans la région. Il fit aussi valoir que l'Office ne devait pas avoir pour seule raison d'être de recevoir des demandes d'aide financière, mais qu'il devait aussi avoir le pouvoir de lancer des programmes et d'y affecter des fonds. Après les entretiens avec les ministres, la délégation du CEPA rencontra des hauts fonctionnaires fédéraux, soit MM. R.B. Bryce, J.S. Hodgson, Simon Reisman et E.A. Oestreicher. Il s'agissait de convaincre les hauts fonctionnaires de la nécessité que l'Office ne soit pas subordonné à un office national d'expansion économique.

Un groupe spécial composé de l'honorable Hugh John Flemming, de l'honorable George Nowlan, de M. Nelson Mann et du professeur Smith, qui remplissait les fonctions de secrétaire,[11] fut mis sur pied pour ébaucher la loi créant l'Office d'expansion économique de la région atlantique.

Le rôle influent que joua le CEPA dans la création de l'Office fut salué par M. Flemming dans un discours prononcé devant le Conseil en décembre 1962 : "Les démarches du Conseil (CEPA) ont été couronnées de succès. Voilà qui illustre bien comment nos quatre provinces peuvent unir leurs efforts dans le domaine économique..."[12]

Aux termes de ses statuts, l'Office d'expansion économique de la région atlantique, version "Flemming", avait le pouvoir d'évaluer, pour le compte du Cabinet fédéral, toutes les propositions de développement qui lui étaient présentées. Il ne disposait pas de fonds réservés aux projets pour aider les industries en expansion. Ses rapports avec le gouvernement étaient distants, car il était composé d'un groupe de citoyens qui n'avaient pas de contacts réguliers avec les ministres ni avec leurs fonctionnaires.

L'Office tint sa première réunion officielle le 2 février 1963 à Ottawa. Il se composait des personnes suivantes :

Brigadier général Michael Wardell (éditeur de l'Atlantic Advocate et du Daily Gleaner de Frédéricton), président

M. Ernest P. Weeks (gouvernement fédéral), directeur exécutif

M. Donat Lalonde (directeur général adjoint, La Banque provinciale, Moncton, N.-B.)

M. Fred Ayre (directeur général, Bowrings Ltd., Saint-Jean, T.-N.)

M. Melvin J. McQuaid (ancien Procureur général et Trésorier de la province, Î.-P.-É.)

M. Frank H. Sobey (président, Sobey's Stores Ltd., Stellarton, N.-É.).

Toutefois, les élections fédérales du 8 avril 1963 changèrent tout. Le gouvernement libéral nouvellement élu de M. Lester Pearson modifia considérablement l'Office. Le nouveau Secrétaire d'État, M. Jack Pickersgill, changea les rapports de l'Office avec le gouvernement en le rattachant directement à son portefeuille. Il augmenta le nombre de ses membres, qui passèrent de cinq à onze, et raccourcit leur mandat, qui fut ramené de cinq à trois ans. Mais surtout, l'Office se vit attribuer un fonds de 100 000 000 $ qu'il devait répartir entre les provinces suivant un rapport précis.

Aux termes de la nouvelle loi, il incombait à l'Office d'établir un plan d'ensemble coordonné pour les besoins de la promotion de la croissance économique de la région atlantique.[13] L'Office nouvelle version se vit confier la mission d'élaborer une politique régionale destinée à orienter l'action des ministères et organismes du gouvernement fédéral. L'Office était aussi tenu de formuler un ensemble de principes devant régir les rapports entre Ottawa et les provinces dans le cadre des initiatives conjointes financées par lui. Chaque province était tenue d'assumer une responsabilité financière à la mesure de ses moyens dans le cadre de ces initiatives conjointes et de participer aux travaux de planification et d'administration de l'Office.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE FRÉDÉRICTON, NOUVEAU-BRUNSWICK, LE 16 JUILLET 1963

Les quatre premiers ministres de l'Atlantique (MM. Smallwood, de Terre-Neuve, Robichaud, du Nouveau-Brunswick, Stanfield, de la Nouvelle-Écosse, et Shaw, de l'Île-du-Prince-Édouard), leurs collaborateurs et les principaux ministres de leur Cabinet, se rencontrèrent à l'occasion de la neuvième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.

L'ordre du jour de la séance privée de la Conférence était passablement chargé. Outre l'audition des exposés du CEPA, du Comité de la représentation

des provinces de l'Atlantique, de l'ORPA et de la Commission des transports des Maritimes (CTM), les premiers ministres devaient aborder les sujets suivants:

1. L'Office d'expansion économique de la région atlantique.
2. L'aide interprovinciale aux établissements d'enseignement répondant à des besoins d'ordre régional.
3. Un projet de centre de formation en leadership et de conditionnement physique pour les quatre provinces.
4. Le partage du coût des routes principales avec le fédéral.[14]

L'exposé du CEPA portait sur la nécessité pour lui de réévaluer son organisation. Comme ses fonctions comprenaient de plus en plus d'activités de recherche et de consultation, le Conseil proposait que les premiers ministres envisagent de le financer, afin de réduire sa dépendance envers les souscriptions privées. Le texte de sa présentation énonçait clairement la nécessité de réévaluer le mode de financement de ses travaux de recherche.[15]

Le Comité de la représentation (composé des quatre sous-ministres de l'Industrie) fit rapport des activités de la Maison des provinces de l'Atlantique. Comme il a été mentionné plus haut, le Comité, selon toute vraisemblance, n'a pas préconisé l'ouverture de nouveaux bureaux commerciaux. Il a toutefois recommandé d'accroître les activités de promotion des échanges commerciaux au bureau de Londres.

Le rapport de la Commission des transports des Maritimes faisait état des ramifications de la mise en oeuvre des recommandations de la Commission MacPherson. On pouvait y lire ce qui suit :

> La Commission des transports des Maritimes continuera de faire entendre sa voix partout et chaque fois que ce sera possible pour réclamer que la législation issue du rapport MacPherson prévoie des garanties appropriées pour les provinces de l'Atlantique. Quand le projet de loi sera déposé à la Chambre des communes, nous l'étudierons avec le plus grand soin, de concert avec notre conseiller juridique et en collaboration avec les quatre gouvernements, et nous prendrons toutes les mesures possibles pour protéger les intérêts des quatre provinces de l'Atlantique.[16]

Le rapport de la Commission soulignait aussi les changements d'ordre structurel que provoquait dans les services de transport l'expansion de l'industrie du camionnage.

Au sujet de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, les débats portèrent sur le type de participation des provinces à la formulation de sa politique de développement. Les échanges furent probablement fort fébriles, car le projet de loi portant sur le fonds de 100 000 000 $ venait d'être adopté en troisième lecture à la Chambre des communes et il était sur le point d'être étudié au Sénat.

Les discussions sur l'aide interprovinciale aux établissements d'enseignement tournèrent sans doute autour des établissements considérés comme étant des centres régionaux de formation professionnelle. La coopération en matière d'éducation avait été réalisée au début des années 1950, comme suite à l'augmentation du nombre des inscriptions, à l'augmentation des coûts et à la limitation de l'aide financière versée par l'État à l'éducation post-secondaire. Le Comité inter-universitaire des provinces Atlantiques sur les sciences avait ainsi été créé en 1962 afin de favoriser une plus grande coopération en matière d'enseignement des sciences et du génie. L'Association des universités de l'Atlantique fut mise sur pied en 1964 et investie d'une mission identique dans d'autres domaines de l'enseignement post-secondaire.

Les centres régionaux considérés étaient les suivants : les Écoles de médecine, d'art dentaire et de pharmacie de l'Université Dalhousie, à Halifax, où était centralisé l'enseignement des sciences de la santé; l'École des gardes forestiers des Maritimes, à l'Université du Nouveau-Brunswick; le Collège d'agriculture de la Nouvelle-Écosse, à Truro, où était centralisé l'enseignement des technologies agricoles; et l'École de service social des Maritimes à Dalhousie. En outre, depuis les années 1950, il existait une entente tacite entre les provinces pour concentrer la plupart des activités de deuxième cycle à Dalhousie et à l'Université du Nouveau-Brunswick.

Les quatre provinces Atlantiques avaient convenu de partager les coûts d'exploitation du Collège d'agriculture. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick s'étaient entendus pour faire de même avec l'École des gardes

forestiers. Dans les deux cas, c'est à la province où se trouvait l'établissement qu'incombait la responsabilité de toute nouvelle construction.[17]

Le projet de création d'un Institut d'éducation de l'Atlantique revenait aussi dans les discussions depuis la fin des années 1950 et le sujet fut probablement abordé au cours de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1963. D'après M. Robert Stanfield, l'Institut devait être semblable à l'Institut d'études pédagogiques de l'Ontario. Le mandat proposé était le suivant :

1. Faire de la recherche sur tous les aspects de l'éducation dans la région de l'Atlantique.
2. Faire office de bibliothèque centrale et de centre de développement de l'enseignement.
3. Faire office de centre d'enseignement télévisé.
4. Centraliser les études et la recherche de deuxième cycle (au-dessus du niveau du baccalauréat en éducation) et de type spécialisé.

Si les quatre provinces s'entendaient sur le mandat, il n'en allait pas de même, et de loin, pour ce qui était de l'endroit où l'Institut devait être établi. La plupart des éducateurs se prononçaient en faveur de l'Université Dalhousie, mais, comme le soulignait M. L.H. Cragg, recteur de l'Université Mount Allison, lors de la conférence sur le concept de l'union des Maritimes en 1965 :

> Dalhousie est à Halifax; Halifax est en Nouvelle-Écosse et pas même dans une partie centrale, ni intellectuellement, ni diplomatiquement, de la Nouvelle-Écosse. Ce qui fait que l'Institut d'éducation attend toujours sa réalisation concrète.[19]

Deux décisions importantes furent prises au cours de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique en 1963. La première avait trait à la nomination d'un comité chargé d'étudier le projet de modification de la loi sur les chemins de fer. Les premiers ministres autorisèrent en outre la Commission des transports des Maritimes à mettre au point un système de collecte de données statistiques uniformes sur les mouvements des camions dans la région en utilisant les formules existantes de rapport de pesée sur les routes. Un comité composé des greffiers des trois provinces Maritimes,

de l'ingénieur civil en chef de Terre-Neuve et de membres du personnel de la Commission des transports des Maritimes, fut créé pour mettre au point le système uniforme.

Les premiers ministres décidèrent aussi qu'il y avait lieu de discuter à fond, avec le gouvernement fédéral, de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, car "on éprouvait le besoin d'éclaircissements sur sa raison d'être".[20] Les quatre premiers ministres convinrent de rencontrer des membres du Cabinet fédéral avant la Conférence fédérale-provinciale sur le Régime de pensions du Canada et sur l'Office de développement et de prêts municipaux, qui devait se tenir à Ottawa le 26 juillet.

Le premier ministre Robichaud fut chargé d'organiser la rencontre. Le lendemain de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique (le 17 juillet), il téléphona au Secrétaire d'État, M. Jack Pickersgill, pour organiser une rencontre entre les premiers ministres et les ministres fédéraux de la région de l'Atlantique. Il fut convenu que les quatre premiers ministres, ainsi que M. Pickersgill (T.-N.), le ministre du Travail, M. Allan J. MacEachen (N.-É.), le Solliciteur général, M. McNaught (Î.-P.-É.) et le ministre des Pêches, M. Robichaud (N.-B.), se réuniraient le 25 juillet pour discuter de l'Office.

RÉUNION AVEC LES MINISTRES FÉDÉRAUX DE L'ATLANTIQUE, LE 25 JUILLET 1963

Ce qui prêtait à confusion, dans la raison d'être de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, c'était la limite des fonctions de l'Office : où s'arrêtaient-elles et où commençaient celles de la nouvelle Agence de développement régional (ADR)?

L'ADR accordait des subventions à l'immobilisation aux industries qui s'établissaient dans des régions en développement ou qui y agrandissaient leurs installations. Elle était le fruit d'un programme national administré par le ministère de l'Industrie et visant à développer des régions précises dont ne faisaient pas partie les régions prospères. Elle s'était vu accorder le pouvoir d'ordonner aux ministères et organismes fédéraux de prendre des mesures particulières pour favoriser le développement économique de régions précises. Tout comme le CEPA craignait que l'Office ne fût subordonné à un

éventuel office national de développement (voir la réunion du 1er novembre 1962 du CEPA avec les ministres fédéraux de l'Atlantique), les premiers ministres saisissaient mal le programme à deux volets du gouvernement : tandis que l'Office d'expansion économique de la région atlantique canaliserait des fonds dans la région dans son ensemble, l'ADR établirait des programmes destinés à des entités sous-régionales ou des zones.

La réunion fut convoquée pour dissiper la crainte des premiers ministres que l'Office soit subordonné à l'Agence. La discussion tourna autour des principes généraux régissant l'Office; elle ne porta pas sur des projets précis. Assistaient aussi à la réunion M. Drury, ministre de l'Industrie, ainsi que M. Michael Wardell et M. E.P. Weeks, respectivement président et directeur exécutif de l'Office d'expansion économique de la région atlantique.

Au cours de la conférence de presse qui suivit la réunion, il apparut que les premiers ministres n'avaient pas tous les mêmes préoccupations durant la réunion. "Nous étions embrouillés", déclara le premier ministre Robichaud, ce à quoi le premier ministre Smallwood ajouta : "Certains d'entre nous étaient embrouillés".[21] On ne sait pas dans quelle mesure la confusion fut dissipée, car nulle réponse ne fut apportée à des questions capitales comme celles portant sur l'identité des cinq nouveaux membres de l'Office et du mode de répartition du fonds de 100 000 000 $.

LA CONFÉRENCE FÉDÉRALE-PROVINCIALE SUR LA FISCALITÉ À OTTAWA, ONTARIO DU 26 AU 29 NOVEMBRE 1963

Cette Conférence fournit un net exemple de coopération entre les provinces de l'Atlantique. Elle révèle aussi à quel point les quatre provinces coordonnaient leur approche des questions fiscales face au gouvernement fédéral.

Les dix provinces se présentèrent à la Conférence avec l'idée d'obtenir du gouvernement fédéral des concessions d'ordre fiscal ou de plus gros paiements de péréquation. Pour sa part, le gouvernement fédéral l'abordait en se proposant de ne pas augmenter les subventions aux provinces. Le premier ministre Stanfield proposa que le gouvernement fédéral conserve une part suffisante des champs d'imposition pour être en mesure de "s'acquitter de la

responsabilité que lui confère la Constitution"[22] d'aider les provinces moins bien servies sur le plan de la capacité d'imposition.

Les trois autres premiers ministres de l'Atlantique appuyaient fortement cette position. Le premier ministre Smallwood réitéra la proposition du premier ministre Stanfield et le premier ministre Shaw affirma que le gouvernement fédéral devait maintenir les programmes de partage fiscal "afin que les provinces puissent offrir un niveau raisonnable de services sans avoir à imposer un fardeau fiscal anormal."[23]

Ces positions se situaient dans le droit fil des objectifs de la première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, bien que les acteurs eussent changé. Les premiers ministres restaient fidèles au principe suivant lequel le gouvernement fédéral devait respecter l'obligation que lui faisait la Constitution de veiller à ce que des services provinciaux raisonnables soient fournis sans que le fardeau fiscal soit alourdi indûment. Les résultats de cette Conférence révèlent que les premiers ministres de l'Atlantique avaient tenu compte des objectifs originels dans leurs efforts de collaboration.

LA CONFÉRENCE CONSTITUTIONNELLE FÉDÉRALE-PROVINCIALE DE CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, DU 31 AOÛT AU 2 SEPTEMBRE 1964

L'idée d'une union de l'Atlantique ou des Maritimes n'était pas nouvelle. À toutes les Conférences des premiers ministres de l'Atlantique depuis 1956, "la reprise d'un certain ordre des choses interrompu à Charlottetown en l'an 1864" (Hugh John Flemming, Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, 1956) s'était inscrite en filigrane de nombre des discussions des premiers ministres.[24]

Lors de la Conférence des premiers ministres des provinces et du Canada, à Charlottetown, le premier ministre Louis Robichaud tint les propos suivants :

> Il est possible que les premiers ministres Stanfield, Smallwood et Shaw et moi-même nous assemblions aujourd'hui et, en ce centenaire de la première réunion de Charlottetown, décidions de faire passer le nombre des provinces du Canada de dix à sept. Si cela devait se produire, il ne

> fait aucun doute que le centre du progrès et de l'activité au pays se déplacerait rapidement vers l'est.[25]

Bien que, rétrospectivement, la proposition du premier ministre Robichaud ne fût guère surprenante, la réaction de la presse le fut bel et bien. Un projet d'union des provinces de l'Est du Canada hantait les pages de la presse du Canada central depuis un certain nombre d'années. Beaucoup de journaux avaient mis en doute la logique du statut de l'Île-du-Prince-Édouard, une province dont la population n'était pas plus nombreuse que celle de la ville de St. Catherines, en Ontario. Le Globe and Mail de Toronto avait déjà taxé d'inefficacité (en raison de leur taille) les gouvernements des provinces de l'Atlantique et réclamait par conséquent la fusion des provinces.[26]

On peut s'interroger sur le sérieux de la déclaration du premier ministre Robichaud. Comme le rapportait la presse, son visage se fendait d'un sourire pendant qu'il tenait les propos repris ci-dessus et beaucoup d'observateurs crurent qu'il blaguait, tout simplement.
Le premier ministre Robichaud était préoccupé par l'avenir de la région atlantique. Il avait essayé de faire comprendre aux autres gouvernements provinciaux la nécessité d'une plus grande coopération, à la place de la concurrence. Une autre préoccupation se dissimulait derrière la déclaration de M. Robichaud : la crainte de la séparation du Québec. On croyait la chose possible à l'époque et les provinces de l'Atlantique (notamment les trois provinces Maritimes) s'inquiétaient de l'isolement géographique accru qui en résulterait pour elles.

La réaction des trois autres premiers ministres de l'Atlantique fut également surprenante. La presse releva que le premier ministre Stanfield avait gloussé distinctement à l'audition de la proposition de M. Robichaud.[27] Interrogé plus tard, M. Stanfield répondit toutefois :

> Nous sommes prêts à envisager cette possibilité à condition d'avoir des garanties. Le niveau du revenu individuel chez nous (en Nouvelle-Écosse) est plus élevé que dans les trois autres provinces et nous ne voudrions pas reculer sur ce plan. Nous ne serions prêts à envisager la fusion que dans la mesure où il s'agirait de faire avancer les autres, pas de faire reculer la Nouvelle-Écosse.[28]

Le premier ministre Shaw rejetait le concept même. Il avait déjà affirmé, lors de conférences précédentes des premiers ministres de l'Atlantique, qu'il ne croyait pas à la fusion, mais qu'il était favorable à une augmentation de la collaboration. Il devait toutefois déclarer : "Je suis prêt à tout si c'est pour le bien des provinces de l'Atlantique dans leur ensemble et, plus important encore, si c'est pour le bien de tout le Canada." Cela dit, comme il le déclara à la presse plus tard, les chances que l'union politique soit sérieusement prise en considération étaient "extrêmement minces".[29]

La réaction du premier ministre Smallwood fut probablement la plus surprenante de toutes. Il soutenait que Terre-Neuve ne pouvait être considérée comme une province "Maritime" parce qu'elle n'était pas rattachée au continent et parce qu'elle était culturellement, économiquement, socialement et politiquement différente. Il préférait de beaucoup traiter avec Ottawa de façon bilatérale, pas de concert avec les provinces Maritimes.[30] Sa réaction à la proposition de M. Robichaud fut surprenante en ce sens qu'il déclara que la proposition "méritait sûrement un examen attentif" et suggéra qu'elle fût portée à l'ordre du jour de la prochaine Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.[31]

Plus surprenante encore était sa proposition d'une union de Terre-Neuve et de l'Île-du-Prince-Édouard. Il déclara :

> Ce serait une union parfaitement naturelle. L'Île-du-Prince-Édouard y trouverait plus d'avantages matériels que ma province. Mais nous (Terre-Neuve) y gagnerions autrement. Le résultat serait que la nouvelle province unie compterait 600 000 habitants immédiatement et beaucoup plus dans l'avenir.[32]

La presse terre-neuvienne véhiculait un optimisme moindre quant à la réaction de M. Smallwood. De retour dans sa province, il aurait déclaré : "Il y a beaucoup d'obstacles (à l'union politique des provinces de l'Atlantique) mais les obstacles sont faits pour être surmontés." S'exprimant sur la réaction du premier ministre Stanfield, il aurait dit : "J'imagine mal que l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve soient d'accord".[33]

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
HALIFAX, NOUVELLE-ÉCOSSE, LE 30 SEPTEMBRE 1964

Étaient présents à cette conférence, qui se tint à Province House (Halifax), les quatre premiers ministres de l'Atlantique, leurs adjoints et les principaux ministres de leur Cabinet. L'ordre du jour de la séance privée s'établissait probablement comme suit :

1. Allocutions des premiers ministres.
2. Exposé du CEPA.
3. Rapport de la Commission des transports des Maritimes, présenté par M. J.M. Crosby, président.
4. Rapport de l'ORPA, présenté par M. Fred Drummie.
5. Examen de la soumission de Terre-Neuve relative à la vente d'électricité des chutes Hamilton aux provinces Maritimes et aux États de la Nouvelle-Angleterre.
6. Droits relatifs aux ressources minérales au large des côtes.
7. Accroissement de la collaboration en matière de développement industriel régional.
8. Proposition d'unification des provinces de l'Atlantique.
9. Préparation d'un communiqué.[34]

Encore cette fois, l'exposé du CEPA avait été envoyé par la poste à la Conférence des premiers ministres. Il traitait du rapport établi par M. Thomas Wilson (de l'Université de Glasgow) pour le compte de l'ORPA et intitulé Financial Assistance with Regional Development (Aide financière et développement régional).

Le CEPA résumait les recommandations de M. Wilson :

1. La planification des investissements de fonds publics doit être le fait de chaque gouvernement provincial oeuvrant de concert avec le ministère fédéral concerné.
2. L'amélioration des infrastructures doit être un élément essentiel de ces investissements de fonds publics.
3. Il convient d'établir un plan de dépense des capitaux qui permette d'utiliser au mieux les ressources disponibles pour les besoins du

développement économique. Pour M. Wilson, il était indispensable de prévoir un mécanisme d'établissement des priorités applicable aux dépenses en question.

4. La notion de "centre de croissance" mérite d'être appliquée, car "partout ailleurs, l'expérience révèle qu'une certaine concentration géographique de l'industrie est souhaitable".[35]

Ce dernier point traduisait l'essentiel de l'exposé du CEPA. Établissant un lien entre la notion de centre de croissance et le plan de développement industriel de chaque province, le CEPA citait M. Wilson, suivant lequel "il est recommandé d'aménager un ou deux parcs industriels dans des centres de croissance dans les provinces de l'Atlantique".[36] Ils seraient aménagés par le gouvernement provincial ou par le gouvernement fédéral, auquel cas leur administration serait plus tard confiée à la province.

Le CEPA signalait également qu'il s'était vu confier des travaux de recherche par les gouvernements du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et du Canada.

Le rapport de la Commission des transports des Maritimes traitait de questions urgentes. Le 14 septembre, le ministre des Transports avait présenté à la Chambre des communes le projet de loi C-120, qui avait pour objet de mettre en oeuvre les recommandations de la commission MacPherson. Celles-ci ont été indiquées plus haut. La Commission signalait qu'elle s'était entretenue avec ses homologues de l'Ouest et qu'elle avait commencé à établir un plan d'action pour faire obstacle à certains éléments du projet C-120. Elle signalait aussi qu'elle progressait dans le travail sur les statistiques routières qui lui avait été confié lors de la précédente Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.

La proposition du Nouveau-Brunswick concernant l'unification des provinces de l'Atlantique prit une grande importance à l'occasion de cette Conférence, surtout à la lumière des réactions qu'avait suscitées la déclaration du premier ministre Robichaud à la Conférence des premiers ministres des provinces et du Canada. La proposition se formulait comme suit :

> Les pressions inédites de ce milieu du XX^{e} siècle, les problèmes de l'unité nationale et l'augmentation des responsabilités gouvernemen-

> tales concourent à forcer le réexamen des propositions d'unification des quatre provinces de l'Atlantique.[37]

Son intention n'était pas de réaliser immédiatement l'union politique. M. Robichaud proposait plutôt d'entreprendre une étude :

> Il est proposé d'entreprendre un examen sérieux de la question de l'unification, examen qui aboutira à l'acceptation ou au rejet de la proposition en fonction de motifs rationnels. J'estime que le moment est venu de renoncer à notre vision bornée de notre avenir commun. Il est également temps de laisser parler les faits plutôt que l'émotion. La question est trop sérieuse pour laisser pervertir le débat par des préjugés ou des mesquineries de quelque nature que ce soit.[38]

Pour M. Robichaud, l'union politique était un préalable à une rationalisation du processus de développement industriel, économique et politique de la région Atlantique. Sa proposition ne reçut toutefois pas l'accueil qu'il espérait. Le premier ministre Shaw la rejeta sans autre forme de procès en affirmant qu'il n'était pas prêt à engager ainsi sa province sans avoir l'adhésion totale de la population et de la législature. Le premier ministre Smallwood réitéra sa proposition d'unification des deux provinces insulaires : là encore, M. Shaw refusa de s'engager.

La proposition du premier ministre Stanfield suscita quelque peu l'optimisme de M. Robichaud. M. Stanfield suggéra que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse poursuivent seuls les démarches à cet égard : les deux premiers ministres demanderaient à leur législature respective de se prononcer par un vote non partisan sur l'opportunité de faire une étude de la faisabilité de l'union. La formulation de la résolution serait identique dans les deux provinces et elle pourrait éventuellement inclure les deux autres provinces si celles-ci changeaient d'avis. M. Robichaud accepta la proposition de M. Stanfield.

Les quatre premiers ministres se prononcèrent également sur trois éléments intéressant les transports dans la région :

1. Il était souhaitable, pour la qualité de la politique nationale des transports, que soient apportés les amendements au projet de loi C-120 préconisés dans l'exposé de la Commission des transports des Maritimes. Les premiers ministres autorisèrent la Commission à coopérer avec les provinces de l'Ouest pour les questions d'intérêt mutuel en la matière.

2. Le gouvernement du Canada doit geler les taux et les avantages applicables à la région de l'Atlantique jusqu'à l'achèvement d'une étude du système de transport dans les provinces Atlantiques et jusqu'à ce que le gouvernement fédéral y ait donné suite.

3. Le premier ministre Stanfield fut autorisé à écrire au premier ministre du Canada pour réclamer une réunion entre ce dernier et les quatre premiers ministres de l'Atlantique avant la Conférence constitutionnelle des 13 et 14 octobre.[39]

Toujours au cours de la même Conférence, les premiers ministres convinrent de resserrer les liens entre eux pour ce qui concernait le développement économique régional. Ils décidèrent de définir une perspective commune à l'égard du développement de la région. Dans cette optique, ils étaient déterminés à cesser de se livrer une guerre des prix pour attirer des industries dans leur province respective. Ils convinrent de convoquer une réunion des ministres de l'Industrie et du Commerce des quatre provinces pour envisager une approche commune du développement économique et pour mettre au point des programmes susceptibles d'accroître la coopération. Pour reprendre les propos que tenait M. Robichaud à la presse après la Conférence, "par cette nouvelle approche, nous essaierons de cesser de nous entre-égorger".[40] Les premiers ministres signifièrent également à l'ORPA d'entreprendre une étude sur les activités de coopération régionale existantes et de déterminer d'autres domaines susceptibles de profiter d'un accroissement de la coopération.[41]

La décision finale prise à cette Conférence a consisté pour les premiers ministres à réaffirmer les droits des provinces sur les ressources minérales et éventuellement pétrolières et gazières du plateau continental. Pour donner du poids à leur dossier, les premiers ministres tracèrent une carte sur laquelle était délimité le secteur qui appartenait à chaque province. Pour renforcer leur position quant à la propriété des ressources devant le gouvernement fédéral, ils décidèrent d'associer les autres provinces (sauf l'Alberta et la Saskatchewan) à leur démarche. Chaque province reconnaîtrait les prétentions des autres sur les ressources offshore. (Les provinces de l'Atlantique gagnèrent ainsi l'appui du Manitoba et de l'Ontario en accordant le leur à la séparation de la baie d'Hudson.) Les diverses positions définies devaient ensuite être présentées au gouvernement fédéral aux fins d'obtenir de lui qu'il reconnaisse les droits des provinces sur les ressources offshore.[42]

LES SUITES DE LA CONFÉRENCE DE 1964 DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE

Comme convenu lors de la Conférence de septembre, les premiers ministres de l'Atlantique présentèrent une demande au gouvernement fédéral pour que soient entreprises les démarches nécessaires à l'amendement du projet de loi C-120. Ils réclamaient que les avantages de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes soient rétablis dans la région et que les objectifs de la Loi soient préservés en dépit du changement de la structure du système de transport national.

Donnant suite à la décision des premiers ministres de coordonner le développement industriel des quatre provinces, le ministre de l'Industrie du Nouveau-Brunswick, M. L.G. DesBrisay, ébaucha une proposition relative à la création d'un organisme industriel central lors d'une réunion du Club Rotary de Amherst (Nouvelle-Écosse) qui se tint le 14 décembre 1964.[43] Il réclamait la création d'un organisme commercial central dans la région de l'Atlantique qui dirigerait les entreprises implantées dans cette dernière vers les sous-régions où elles pourraient maximaliser leurs bénéfices tout en oeuvrant au profit de la région dans son ensemble. On entretenait l'espoir que l'existence d'un organisme de ce genre préviendrait tout déséquilibre dans la croissance industrielle des quatre provinces.

M. DesBrisay mentionna également qu'il y avait des limites à l'aide financière que chaque province pouvait individuellement accorder aux industries. Il estimait que, en faisant fond sur les économies d'échelle que permettrait de réaliser l'existence d'un organisme commun, il serait possible d'attirer des industries dans la région à un coût moindre pour chaque province. Il mentionna également que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait déjà rompu les négociations avec certaines entreprises qui tentaient de jouer une province contre une autre pour obtenir de grosses concessions.

LA CONFÉRENCE SUR LE CONCEPT DE L'UNIFICATION DES MARITIMES, DU 5 AU 7 FÉVRIER 1965

L'Institut canadien des affaires publiques et l'Université Mount Allison coparrainèrent une Conférence sur l'unification des Maritimes qui se tint à l'Université Mount Allison, à Sackville (Nouveau-Brunswick). Le but de la

Conférence, repris ici de la préface du rapport issu de cette dernière et intitulé "The Idea of Maritime Union" (Le concept de l'unification des Maritimes), était le suivant :

> Donner l'occasion à un groupe d'intéressés de discuter du concept de l'unification des Maritimes à partir de documents établis expressément pour les besoins de la rencontre. Il s'agissait avant tout d'alimenter le débat public, et non d'en arriver à des conclusions ou de prendre position sur la question.[44]

Voici un aperçu des communications présentées à la Conférence et des participants à cette dernière.

1. Regard d'un spécialiste en sciences politiques sur l'unification des Maritimes.

   Hugh Thorburn, professeur agrégé de sciences politiques, Université Queen's

   Commentaire : Edward Larracey, rédacteur en chef, Moncton Times and Transcript

2. Regard d'un économiste sur l'unification des Maritimes

   John F. Graham, professeur d'économique, Université Dalhousie

3. L'Union atlantique : quelques considérations d'ordre constitutionnel

   William F. Ryan, C.R., doyen de la faculté de droit, Université du Nouveau-Brunswick

4. Regard d'un spécialiste en éducation sur l'unification des Maritimes

   L.H. Cragg, recteur, Université Mount Allison

5. Regard d'un industriel sur l'unification des Maritimes

   R. Whidden Ganong, président, Ganong Brothers Ltd. (ancien président du CEPA)

6. Unification de la région de l'Atlantique

   Nelson Mann, vice-président exécutif, CEPA

7. Point de vue acadien sur l'unification des provinces Maritimes

   Jean Cadieux, directeur, École de commerce, Université de Moncton

   Commentaires : M. Alexandre-J. Boudreau, directeur de l'éducation permanente, Université de Moncton

C.E. Leger, avocat plaidant, Moncton

M. Martin, directeur des organismes, L'Association Assomption

8. Coopération volontaire et officielle dans les provinces de l'Atlantique

Guy Henson, directeur, Institut des affaires publiques, Université Dalhousie

Plutôt que de revenir sur le détail des propositions défendues par les participants à la Conférence, nous résumerons quelques points intéressants qui ont été soulevés au sujet de la coopération interprovinciale. L'exposé de M. Thorburn relevait trois inconvénients distincts à la création d'une seule province souveraine à partir des trois provinces Maritimes :

1. L'unification entraînerait une baisse de la représentation au gouvernement fédéral. Nulle province comptant 10 p. 100 de la population du pays ne saurait prétendre à détenir 30 p. 100 des sièges au Sénat, ce qui était le cas des provinces Maritimes. Concomitamment, la représentation de la région à la Chambre des communes baisserait, parce que deux des quatre provinces de l'Atlantique y étaient déjà surreprésentées. Selon toute probabilité, la région perdrait un certain nombre de ses députés pour que sa représentation soit conforme à celle qu'elle avait fait au Sénat.

2. La représentation aux conférences fédérales-provinciales diminuerait. Au lieu de disposer de quatre voix sur dix, les provinces Maritimes unies ne pourraient faire entendre qu'une voix sur sept.

3. La situation particulière de l'Île-du-Prince-Édouard cesserait d'exister. Comme l'affirmait M. Thorburn, "Il ne serait pas plus justifié de lui accorder une considération particulière que de réserver un traitement spécial à l'Île Manitoulin, à l'Île de Vancouver ou à l'Île Baffin."[45]

M. Guy Henson s'exprima sur les facteurs internes et externes qui incitaient les provinces Maritimes/Atlantiques à coopérer. Il présenta trois facteurs internes de la coopération :

1. Taille : la coopération permettait de réaliser des économies d'échelle, par ex. dans les établissements de santé et de services sociaux.

2. Qualité de service : M. Henson mentionna le cas du Comité d'examen de l'Atlantique (l'ancien Comité commun d'examen des provinces Maritimes et de Terre-Neuve, créé en 1931), qui cherchait à créer dans la région un système d'éducation uniforme et de meilleure qualité.

3. Uniformité et simplicité d'administration : cela créait un sentiment de satisfaction et un intérêt commun chez les fonctionnaires des trois/quatre provinces.[46]

Quant à la pression externe qui favorisait la coopération, elle était constituée par le désir de faire valoir et de protéger les intérêts de la région dans la Confédération canadienne. Il donna comme exemple le cas de la Commission des transports des Maritimes.

Les Acadiens étaient eux aussi partagés entre les avantages et les inconvénients de l'unification. Jean Cadieux soutint que l'unification était une manoeuvre pour assimiler la population acadienne à la collectivité anglophone, plus vaste. Il souligna que les Acadiens représentaient, à l'époque, 38,8 p. 100 de la population du Nouveau-Brunswick et qu'elle avait de ce fait un poids suffisant pour obtenir des concessions particulières du gouvernement. Dans une province Maritime unique, cependant, les Acadiens ne représenteraient plus que 15 p. 100 de la population. Il entretenait des doutes quant à l'influence que pourrait avoir cette population réduite dans la nouvelle entité.[47]

M. Alexandre Boudreau n'était pas d'accord avec les conclusions de M. Cadieux:

> Pourvu que les modalités de l'unification reconnaissent et protègent les aspirations d'ordre culturel, intellectuel ou autre de la population francophone des Maritimes - et tous les Acadiens l'exigent - je crois que la grande majorité des Acadiens envisageraient la question de l'Union maritime d'un point de vue économique principalement... Si la démarche est économiquement valable et si elle nous donne plus de poids politique, je crois que les Acadiens seraient majoritairement favorables à l'unification des Maritimes.[48]

À l'époque, la population acadienne subissait une mutation profonde, analogue à celle que connaissait le Québec avec la Révolution tranquille. La renaissance acadienne avait commencé au début des années 1960 (l'Université de Moncton, par exemple, avait été fondée en 1963) et un néo-nationalisme acadien se faisait jour.

Pour M. Philippe Doucet, professeur à l'Université de Moncton, la population acadienne de l'époque se divisait essentiellement en deux catégories.[49] La

première regroupait ce qu'on pourrait appeler les Acadiens ordinaires (pêcheurs, agriculteurs) qui ne se sentaient pas concernés par l'unification des Maritimes. Leurs préoccupations étaient d'ordre économique et si l'unification apportait une solution à leurs problèmes, ils y seraient favorables.

L'autre catégorie regroupait les Acadiens ayant une formation professionnelle (médecins, avocats). D'après M. Doucet, la perspective d'être submergés dans une seule grosse province Maritime ou Atlantique était pour eux quelque peu inquiétante.[50] Ils craignaient les répercussions de l'unification, dont la perte de leur influence linguistique, culturelle et politique.

Au sein même de cette seconde catégorie, les opinions politiques présentaient des divisions. Ce phénomène était particulièrement visible au Nouveau-Brunswick, où se trouvait la population acadienne la plus nombreuse. Les vieux professionnels avaient, à force de travail, acquis une certaine influence et ils avaient tout intérêt à préserver le statu quo dans leur province. M. Doucet qualifia leur forme de nationalisme de conservateur. En face d'eux, les étudiants percevaient autrement la situation des Acadiens. Ils croyaient que l'ancien système ne fonctionnerait jamais et qu'il était nécessaire d'apporter des changements d'ordre structurel au système politique.

Ainsi, la population acadienne, en ce milieu des années 1960, était divisée. Les jeunes Acadiens agressifs et parfois radicaux exigeaient des réformes rapides pour gagner de l'influence. Ils s'opposaient à "la patente", l'élément conservateur, que la jeune génération trouvait manipulateur et motivé par des intérêts égoïstes. Dans le climat explosif qui régnait alors, tout débat sur l'accroissement de la coopération dans les Maritimes ou sur l'unification de ces dernières devait sérieusement prendre en ligne de compte les besoins et les aspirations de la population acadienne.

LA PRÉSENTATION DES RÉSOLUTIONS DEVANT LES ASSEMBLÉES LÉGISLATIVES, LES 16 ET 25 FÉVRIER 1965

Comme convenu à la Conférence des premiers ministres de 1964, les premiers ministres Robichaud et Stanfield déposèrent devant leur assemblée respective

une résolution voulant qu'une étude soit entreprise aux fins de déterminer les avantages et les inconvénients de l'unification des deux provinces qu'ils dirigeaient. Les deux assemblées législatives débattirent la résolution sans que les participants soient tenus à la discipline du parti; la proposition fut adoptée à l'unanimité à la faveur d'un vote libre. En Nouvelle-Écosse, la résolution fut adoptée le 16 février et au Nouveau-Brunswick, le 25 février.

Le 20 mai 1965, M. Fred Drummie, conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick, traça les grandes lignes de l'étude proposée dans une note adressée aux premiers ministres Robichaud et Stanfield.[51]

La note faisait état de trois considérations devant intervenir dans la création du groupe d'étude. Premièrement, elle indiquait les décisions qui devraient être prises avant que le groupe puisse être mis sur pied (financement, composition, dispositions administratives). Deuxièmement, elle avançait un projet de mandat. Enfin, elle analysait les modes possibles d'organisation et de financement de l'étude. Ainsi, elle pouvait être confiée à une commission royale conjointe, à un comité du Cabinet, à un comité de sous-ministres, à un groupe d'étude sans statut particulier ou à une "fondation".

Les domaines d'étude suggérés peuvent se résumer comme suit :

1. Introduction
   - Conditions du milieu
   - Évolution historique
2. Systèmes constitutionnel et politique
3. Politique publique
   - Monde des affaires
     a) services
     b) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
     c) encouragement et promotion par tous les governements
   - Main-d'oeuvre
     a) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
     b) protection et assistance
     c) relations avec le monde des affaires

- Gouvernement local
  a) aide apportée par tous les gouvernements de niveau supérieur
  b) administration des services locaux par les gouvernements provinciaux et locaux
  c) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements de niveau supérieur
  d) promotion par les gouvernements de niveau supérieur
- Organismes bénévoles privés
  a) assistance et promotion
  b) type d'influence sur la politique
- Éducation
  a) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
  b) services fournis par les gouvernements provinciaux et locaux
  c) assistance et promotion
- Université
  a) aide apportée par tous les gouvernements
  b) influence et contrôle sur la politique
- Activités culturelles
  a) aide et promotion par les gouvernements
- Bien-être
  a) aide et services fournis par tous les gouvernements
- Santé
  a) services fournis par tous les gouvernements
  b) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
  c) aide apportée par tous les gouvernements
- Ressources
  a) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
  b) conservation et mise en valeur par tous les gouvernements
- Transports et communications
  a) services fournis par tous les gouvernements
  b) influence et contrôle exercés par tous les gouvernements
  c) aide apportée par tous les gouvernements
- Justice
  a) services fournis par tous les gouvernements
- Politique financière et économique
  a) politiques financières de tous les gouvernements
  b) politiques économiques de tous les gouvernements

4. Incidence sur le secteur privé des modifications apportées à la politique publique
   a) monde des affaires
   b) main-d'oeuvre

c) organisations religieuses
d) organismes bénévoles privés
e) les particuliers et la collectivité

5. Administration publique
a) élaboration des politiques
b) machinerie centrale
c) politiques relatives au personnel
d) structure des ministères et procédés administratifs

La note de M. Drummie suggérait en conclusion que le mieux serait d'opter pour une commission ou une fondation conjointe, choix qui paraissait "le plus logique" vu sous l'angle de la participation du public et celui de la coordination à l'intérieur des gouvernements. Il estimait qu'une fondation assurerait "une plus grande continuité tant politiquement que financièrement".[52] M. Drummie croyait par ailleurs que si la participation du public n'était pas un facteur essentiel dans les étapes préliminaires de l'étude, un groupe d'étude sans statut particulier pourrait faire l'affaire.

LE PAVILLON DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE À EXPO 67

Le 24 février 1965, les quatre premiers ministres de l'Atlantique annoncèrent leur intention de financer conjointement l'aménagement d'un pavillon des provinces de l'Atlantique à l'Exposition internationale de 1967 à Montréal (Expo 67). Dès l'été 1964, une entente officieuse était intervenue entre les quatre sous-ministres de l'Industrie. En janvier 1965, les premiers ministres en étaient finalement arrivés à une entente et l'annonce qu'ils firent en février devant leur législature respective portait sur les contributions des provinces au projet.[53]

Le coût total du pavillon était estimé à 1 000 000 $ et devait se répartir comme suit :

Nouveau-Brunswick	350 000 $
Terre-Neuve	150 000 $
Nouvelle-Écosse	450 000 $
Île-du-Prince-Édouard	50 000 $
	1 000 000 $

Le calcul de la part de chacun ne fut pas fait en fonction du nombre d'habitants parce que, déclara M. Stanfield, "il fallait tenir compte des différences dans le revenu par habitant entre les quatre provinces et de l'éloignement de chacune par rapport à Expo 67.[54]

Les principaux intervenants dans le débat sur le pavillon furent M. Robert F. Shaw, sous-commissaire-général de l'Expo, et le major-général E.C. Plow, directeur de l'Expo pour la région de l'Atlantique. M. Shaw s'était au départ enquis d'une participation individuelle des provinces. Il avait souligné que le coût d'une participation individuelle serait passablement élevé et que la coopération paraissait être l'option la plus valable. Le major-général Plow mena les négociations avec les quatre gouvernements. Il annonça aussi publiquement l'entente provisoire intervenue entre les sous-ministres en juillet 1964. Entre ce moment et celui de l'annonce officielle, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse avait fait appel aux services de la société Inter-Design Limited, de Toronto, pour étudier le projet; l'entreprise devait révéler, à l'occasion d'une réunion de représentants des provinces, que la participation conjointe était la seule option économiquement viable.

Une fois conclue l'entente officielle, chaque législature provinciale adopta une Loi incorporant le pavillon des provinces de l'Atlantique Limité, qui établissait la structure administrative du pavillon. Un conseil d'administration fut nommé, qui se composait du ministre des Finances et de l'Industrie du Nouveau-Brunswick, M. L.G. DesBrisay, du premier ministre de Terre-Neuve, M. Smallwood, du ministre du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse, M. W.S.K. Jones et du Secrétaire provincial de l'Île-du-Prince- Édouard, M. J. David Stewart. Toutes les décisions du conseil devaient être prises à l'unanimité des membres. Le ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse se chargea au départ des tâches générales d'administration et les ministres et sous-ministres se réunirent fréquemment pour faire en sorte que chaque province exerce des fonctions de surveillance.

Les hauts responsables de l'administration du pavillon étaient le contre-amiral H.F. Pullen, sous-commissaire, et M. Robert Pichette, sous-commissaire adjoint. Les deux hommes reprirent la plupart des fonctions administratives

auparavant dévolues au ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse. Le commissaire général du pavillon des provinces de l'Atlantique était M. W.S.K. Jones, ministre du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse. Une fois achevé, le pavillon avait coûté 1 652 600 $ et il couvrait une superficie totale de 16 700 pieds carrés.

LES QUESTIONS DE TRANSPORTS

Le 30 mars 1965, le président de la Commission des transports des Maritimes, M. J.M. Crosby, rencontra le ministre fédéral des Transports, M. Jack Pickersgill. Le but de la rencontre était de souligner l'importance qu'accordait la région au fait d'être convenablement protégée contre les augmentations des taux de transport de marchandises. M. Crosby insista sur la nécessité de procéder à une étude globale de la situation des transports dans la région. M. Crosby rencontra également le comité parlementaire qui étudiait le projet de Loi nationale sur les transports, le bill C-120.

Selon toute apparence, M. Pickersgill tint compte des propos de M. Crosby. Les paramètres de l'étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique furent annoncés en juin.[55] Plus tard, soit à la Conférence fédérale-provinciale du 19 au 22 juillet 1965, les premiers ministres de l'Atlantique et les premiers ministres de l'Ouest rencontrèrent le premier ministre du Canada ainsi que M. Pickersgill et d'autres ministres fédéraux pour discuter du projet de loi C-120. Il fut convenu de laisser la mise au point de la solution à la Commission des transports des Maritimes et aux provinces des Prairies travaillant de concert avec le personnel du ministère fédéral des Transports. Les provinces s'assurèrent les services d'experts-conseils en matière de transports, M. George Borts, de la Brown University (Rhode Island) et M. Ernest J. Williams fils, de la Columbia University (New York), qui furent chargés de préparer le dossier destiné au gouvernement fédéral.

LA CHAUSSÉE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Le 8 juillet 1965, le premier ministre du Canada, M. Lester Pearson, annonça que le gouvernement fédéral financerait la construction d'une chaussée reliant l'Île-du-Prince-Édouard au Canada continental. Il avait d'abord

signifié son accord de principe après l'élection fédérale de 1963 lorsqu'il avait déclaré que le gouvernement libéral qu'il dirigeait ne reviendrait pas sur la promesse faite par le gouvernement Diefenbaker de construire la chaussée.[56]

L'annonce de M. Pearson véhiculait un appel d'offres pour la construction de la chaussée, dont on estimait le coût à 148 000 000 $. Le projet devait comprendre un ensemble chaussée-pont-tunnel prévoyant une route à deux voies et une voie de chemin de fer. On prévoyait que les travaux seraient achevés en 1970 au plus tard.

Le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, M. Shaw, pressait les provinces de l'Atlantique d'endosser le projet. Comme nous l'avons mentionné plus haut, il avait fait campagne en 1959 en promettant d'amener le gouvernement fédéral à faire construire une chaussée.

Les travaux de construction proprement dits commencèrent le 4 novembre 1965, jour où le ministre fédéral des Mines, M. Watson MacNaught (député du comté Prince (Î.-P.-É.)), souleva la première pelletée de terre de l'approche routière et ferroviaire près de Cape Tormentine, au Nouveau-Brunswick.

Le projet était à l'avantage exclusif de l'Île et le gouvernement de la province l'appuyait, par conséquent. Lors d'une réunion de la Chambre de Commerce des provinces Maritimes qui se tint le 6 juin 1967 à Charlottetown, le premier ministre Campbell fit la déclaration suivante :

> Le franchissement du détroit de Northumberland apportera les éléments nécessaires à l'instantanéité des communications entre ce que nous appelons traditionnellement les provinces Maritimes. Les industries et les universités continentales seront à notre porte. L'ouvrage constituera un maillon essentiel du réseau d'électricité des Maritimes; les résidents de Halifax et de Frédéricton seront à quatre heures de route à peine de nos stations de villégiature...[57]

Le projet relatif au canal Chignecto en resta à l'état de proposition. Nous reviendrons plus loin sur le corridor routier et sur la chaussée.

PROPOSITIONS COMMERCIALES

Les 20 et 21 septembre 1965, le Conseil de la Nouvelle-Angleterre et le CEPA tinrent une conférence économique mixte à Boston. Les deux organismes discutèrent des perspectives d'investissement dans les provinces de l'Atlantique et de l'incidence sur l'économie de la région de la nouvelle réglementation favorisant une dose accrue de libre échange. Le vice-président exécutif du CEPA, M. Nelson Mann, était à la tête de la délégation canadienne, qui comptait une douzaine d'autres personnes.

Le premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard proposa d'inscrire de nouveau à l'ordre du jour de la Conférence de 1965 des premiers ministres de l'Atlantique le concept de conseil de développement ou de marché commun de l'Atlantique-Nord. M. Shaw faisait ainsi écho à une proposition de M. John T. McCarthy, "Commissioner of Administration" du Massachusetts. Dans un discours prononcé devant la Chambre de commerce d'Annapolis Valley à Kentville, le 16 octobre 1965, M. McCarthy fit savoir qu'il recommanderait au gouverneur Volpe, du Massachusetts, l'organisation d'un comité d'étude composé de représentants des gouvernements et des Chambres de commerce de la Nouvelle-Écosse et du Massachusetts. Les premiers ministres Stanfield et Robichaud avaient déjà exprimé leur intérêt pour le principe de la création d'un marché commun.58

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
CHARLOTTETOWN, ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD, LE 22 NOVEMBRE 1965

Étaient présents à la Conférence de 1965 les premiers ministres Robichaud, Stanfield et Shaw. Incapable d'y assister parce qu'il se trouvait en Europe, le premier ministre Smallwood se fit représenter par le ministre des Finances de Terre-Neuve, M. F.W. Rowe. On devait discuter des sujets suivants :

1. Proposition de M. Stanfield relative à des subventions portables et réciproques aux universités.

2. Proposition de M. Stanfield de demander au gouvernement fédéral de relâcher les restrictions au crédit dans la région.

3. Les droits sur les ressources minérales offshore à la lumière du renvoi, par le gouvernement fédéral, de la question de la propriété à la Cour suprême.

4. Régime de pensions du Canada.

5. Exposé de la Commission des transports des Maritimes sur l'étude des experts-conseils au sujet de l'incidence du projet de loi C-120 sur le système des transports dans le Canada atlantique.

6. Rapport de la Maison des provinces de l'Atlantique à Londres (R.-U.).

7. Le projet d'étude de la faisabilité de l'union du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.[59]

La proposition relative aux subventions réciproques dérivait probablement des problèmes qu'avaient éprouvés certaines universités de la Nouvelle-Écosse à obtenir des contributions des autres provinces. Le Nouveau-Brunswick envisageait de mettre sur pied sa propre école de médecine à l'Université du Nouveau-Brunswick et procédait à une réorganisation de sa structure de subventions aux universités.

Les restrictions au crédit étaient une source d'intense préoccupation dans la région en raison de leur incidence sur les émissions d'obligations municipales ainsi que sur les hypothèques des entreprises et des particuliers. Le problème avait déjà été relevé dans le rapport Cairncross. L'une des recommandations du rapport réclamait que le gouvernement fédéral conseille fortement aux banques de ne pas limiter les fonds dans la région.

Les premiers ministres donnèrent unanimement leur accord de principe aux deux propositions. Ils convièrent l'Association des universités de l'Atlantique à étudier la mise en oeuvre du régime de subventions réciproques. Le communiqué publié à l'issue de la Conférence disait ce qui suit :

> L'expansion rapide du secteur de l'enseignement supérieur... pose un problème immédiat et il est hautement souhaitable que les quatre provinces de l'Atlantique l'abordent dans une perspective commune.[60]

On s'entendit également pour affirmer que toutes les formes de restrictions au crédit existant dans d'autres parties du Canada ne devraient pas s'appliquer à la région de l'Atlantique. Les quatre ministres des Finances de l'Atlantique devaient faire part de ce point de vue commun au ministre

fédéral des Finances à l'occasion de la Conférence fédérale-provinciale des 9 et 10 décembre.

La question des droits sur les ressources minérales offshore conservait son grand intérêt. Les premiers ministres maintenaient leur accord quant au fait que les ressources en question appartenaient aux provinces et quant à la carte qui avait été présentée au premier ministre du Canada lors de la Conférence fédérale-provinciale des 14 et 15 octobre 1964. Aux dires du premier ministre Stanfield, les premiers ministres étaient en parfait accord au sujet de leurs prétentions.[61] Les provinces divergeaient toutefois d'opinion sur la démarche du gouvernement fédéral, à savoir le renvoi de la question de la propriété devant la Cour suprême. D'après M. Rowe, Terre-Neuve était d'accord avec le renvoi parce qu'elle "avait bon espoir que le gouvernement fédéral serait des plus généreux". Il ajoutait :

> Nous apprécions l'attitude du premier ministre du Canada qui, quel que soit le jugement de la Cour suprême, entend négocier avec nous de manière à résoudre la question à la satisfaction des provinces.[62]

La Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ne partageaient toutefois pas ce point de vue. Pour citer le premier ministre Shaw :

> J'espère seulement que M. Rowe a raison. La question est de savoir à quel point le gouvernement fédéral entend être généreux. Si Ottawa se propose de nous accorder les droits de toute façon, pourquoi soumettre la question à la Cour suprême?[63]

Le premier ministre Stanfield estimait que le gouvernement fédéral avait outrepassé ses pouvoirs en accordant - déjà - à diverses compagnies des permis d'exploration au large de la côte de la Nouvelle-Écosse.

Les autres sujets de discussion furent traités sans la moindre controverse. Les premiers ministres renouvelèrent leur appui à la Maison des provinces de l'Atlantique et formulèrent à l'intention de l'agent général quelques suggestions (non consignées) d'amélioration. On s'entendit également sur le fait qu'il était souhaitable d'accroître les échanges commerciaux avec la Nouvelle-Angleterre mais qu'il serait nécessaire d'entendre l'avis d'un

juriste sur la légalité constitutionnelle du libre échange entre les deux régions. Le procureur général de chaque province fut convié à examiner les possibilités que comportait la proposition. D'autre part, les premiers ministres accordèrent des sommes accrues à l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique. Enfin, on relève que le comité chargé d'étudier la faisabilité de l'unification du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse n'avait pas été mis sur pied, mais que le premier ministre Stanfield avait été invité à pressentir une personne qui piloterait l'étude.
Les réactions à la Conférence furent mélangées. Le communiqué qui suivit affirmait :

> La Conférence a révélé encore une fois qu'il existe des problèmes communs avec lesquels sont aux prises chacune des provinces de la région de l'Atlantique et qu'il existe chez chacune une volonté d'y faire face d'un front commun.[64]

Le Daily News, de Truro, affirmait pour sa part que, "alors que la première conférence avait donné naissance au CEPA, les rencontres annuelles ultérieures n'avaient guère été productives."[65] Cette opinion n'était peut-être pas représentative de la perception qu'avait la population des Conférences des premiers ministres de l'Atlantique, mais elle était à coup sûr un indice que la coopération pouvait encore être accrue.

CONCLUSION

La période allant de 1962 à 1965 marqua le début d'un effort concerté du gouvernement fédéral et des gouvernements des provinces de l'Atlantique pour atténuer le problème des inégalités régionales. La mise sur pied de l'Office d'expansion économique de la région atlantique procurait aux premiers ministres un outil pour travailler avec le gouvernement fédéral à stimuler l'investissement et le développement industriel dans la région. Il restait toutefois beaucoup à faire pour réaliser l'unité d'expression sur les questions intéressant la région.

CHAPITRE 4

L'ÉDIFICATION D'UN CONSENSUS DANS LA RÉGION DES MARITIMES - DE 1966 À 1971

INTRODUCTION

La période allant de 1966 à 1971, la dernière à l'examen, fut passablement différente des périodes précédentes. Le gouvernement de Terre-Neuve joua un rôle moins actif dans les discussions entre les premiers ministres des provinces de l'Atlantique, sauf dans celles qui avaient trait aux transports à l'échelle nationale et au bien-être social. Les discussions entre les autres premiers ministres portèrent principalement sur la nécessité d'une coopération accrue entre les trois gouvernements, question qui fut examinée par le Groupe d'étude de l'union des Maritimes.

Les premiers ministres des trois provinces Maritimes entreprirent de mieux structurer leurs efforts de coopération. Des comités ministériels interprovinciaux des transports, de l'éducation, du bien-être social et du développement du commerce remplacèrent les comités spéciaux qui avaient caractérisé les périodes précédentes. Les gouvernements des Maritimes cherchaient ainsi à faire cause commune dans l'effort de redéfinition de la fédération canadienne.

Cette période de collaboration déboucha sur la création du Conseil des premiers ministres des Maritimes, un organisme officiel voué à la collaboration et à l'édification d'un consensus dans la région.

LES SERVICES DE SANTÉ ET DE BIEN-ÊTRE SOCIAL

Comme nous l'avons dit précédemment, le Comité interprovincial de planification en matière de santé des provinces de l'Atlantique fut formé en 1949, en vertu d'une entente entre les ministres de la Santé des quatre provinces. La tâche principale du comité était de mettre sur pied et de financer divers programmes de formation à l'intention des professionnels de la santé de la

région. La formation offerte était de nature paramédicale et comportait habituellement des stages de formation supérieure dans les écoles spécialisées de l'Université Dalhousie.

Il fut par ailleurs décidé, à l'époque, que la totalité des dépenses engagées par ces écoles pour les salaires, les indemnités de déplacement et les coûts d'équipement, seraient absorbées par les quatre provinces, au prorata de la population de chacune.

Le comité, formé de deux représentants nommés par chacun des ministres de la Santé (en fait, il s'agissait d'un comité de sous-ministres de la Santé), se réunissait d'habitude deux fois par année pour discuter du fonctionnement des divers programmes de formation ainsi que des dépenses et des budgets des diverses écoles (les écoles de médecine, de sciences infirmières, de physiothérapie, d'hygiène dentaire et de psychiatrie de l'Université Dalhousie et l'École du travail social des Maritimes). On y préparait également les recommandations relatives au budget, pour approbation par les ministres. Le comité discutait aussi des problèmes de santé communs à la région et mettait au point des stratégies uniformes pour les aborder.

Cet organisme fut créé avant tout au vu de la faible population de la région qui ne pouvait se permettre d'avoir des maisons d'enseignement médical, fort coûteuses, qui auraient fait double emploi. Sa création découlait essentiellement d'une initiative du gouvernement fédéral, lequel en assurait totalement le soutien financier en vertu du Programme de subventions nationales à l'hygiène, qu'il avait mis sur pied en 1949 afin d'améliorer la prestation des services de santé au Canada. Le Comité de planification en matière de santé allait être la réponse de la région à l'instauration de ce régime de subventions.[1]

Dès le départ, le comité éprouva des difficultés, car il n'était pas en mesure de satisfaire aux préoccupations régionales en matière de santé. Il se fit davantage valoir comme forum de discussion; aussi, des questions comme la mobilité interprovinciale de l'assurance-hospitalisation demeurèrent-elles sans solution.[2]

En 1966, un autre organisme régional fut créé afin de donner suite à une initiative fédérale. Le Comité régional des provinces de l'Atlantique, responsable de la Caisse d'aide à la santé, fut établi afin d'aider les provinces à acquérir, à construire et à rénover des centres de formation et des établissements de recherches dans le domaine de la santé. Ce comité se réunissait aussi deux fois l'an afin d'étudier, par le détail, toutes les propositions d'aide à la construction de centres de formation et de recherche en matière de santé ainsi que les demandes d'aide financière pour l'achat d'équipement destiné à ces établissements. Entre 1966 et 1971, le Comité régional recommanda l'octroi d'une aide financière à bon nombre d'établissements de soins de santé, nommément :

1. Le Pavillon de médecine Sir Charles Tupper (Halifax)
2. L'École de sciences infirmières du Nouveau-Brunswick (Frédéricton)
3. L'École de sciences infirmières du Nouveau-Brunswick (Moncton)
4. L'Université Memorial de Terre-Neuve (Saint-Jean)
5. Le laboratoire de formation technique de l'Île-du-Prince-Édouard (Charlottetown)
6. L'agrandissement de l'hôpital général Victoria (Halifax)
7. L'hôpital pour enfants (Halifax)
8. Le Centre de réadaptation (Halifax)

La totalité des dépenses engagées pour ces établissements étaient remboursables par le gouvernement fédéral et, conséquemment, les provinces ne contribuèrent pas à leur financement. La participation des provinces se limita tout au plus à l'élaboration de propositions et au recouvrement des sommes engagées. Ces deux comités étaient à la remorque de l'administration fédérale; leur existence était liée à l'aide financière fédérale.[3]

La région échoua dans ses tentatives pour mettre sur pied un organisme d'obédience provinciale. Le Secrétariat interprovincial des provinces de l'Atlantique pour la coordination des programmes de formation du personnel hospitalier ne vit jamais le jour en raison des craintes qu'inspirait la création d'un organisme régional semi-autonome, financé entièrement par les provinces. Les provinces craignaient surtout de perdre leur autonomie au

chapitre de la planification et de l'expansion de ces établissements de formation et, en conséquence, de perdre le contrôle sur l'ensemble des coûts associés à ces établissements.

Néanmoins, la coopération en matière de santé et de bien-être social ne fit pas défaut. En ce qui a trait aux services sociaux, les hauts fonctionnaires de chaque province se consultaient au moment d'ébaucher politiques et législation. Comme M. Eugene MacDonald, ancien directeur de l'Aide à l'enfance de l'Île-du-Prince-Édouard, le déclarait récemment : "Nous nous connaissions bien et nous coopérions ensemble".[5] Aussi, les provinces en arrivèrent-elles à une certaine forme d'uniformité dans leur législation relative au bien-être de l'enfant ou tout au moins s'y employèrent-elles. Aux dires de M. MacDonald, ces ententes "n'avaient rien d'officiel", mais chaque province s'efforçait de tenir compte des besoins de ses partenaires.[6]

Au cours de l'exercice financier 1965-1966, une formule de coopération plus structurée vit le jour. L'École pour aveugles de Halifax était une organisation privée qui servait de centre régional d'éducation pour enfants aveugles.[7] Les gouvernements du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard assumaient tous les frais d'études des enfants provenant de leur province respective. En 1965, l'établissement avait besoin de 520 000 $ pour des améliorations et des réparations; les quatre provinces consentirent à apporter leur aide financière à la réalisation de ces travaux, en sus des subventions qu'elles versaient déjà au prorata des enfants qui fréquenteraient l'établissement. À raison de cinq versements égaux, le premier payable en 1965-1966, les provinces versèrent la somme convenue, répartie comme suit :

Nouveau-Brunswick	27 %
Terre-Neuve	22 %
Nouvelle-Écosse	48 %
Île-du-Prince-Édouard	3 %.

Par la même occasion, la Nouvelle-Écosse procéda à une restructuration du conseil d'administration, pour que sa composition reflète l'esprit de coopération interprovinciale. Le nouveau conseil de 19 membres se composait de deux représentants nommés par chacun des gouvernements de Terre-Neuve, du

Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse et d'un représentant nommé par l'Île-du-Prince-Édouard; les 12 autres membres étaient élus à titre particulier. Ainsi, l'institution, tout en conservant son caractère privé, reflétait par son fonctionnement l'esprit de coopération qui animait les provinces de l'Atlantique.

LE BUREAU DES ÉTUDES SUR L'ÉNERGIE MARÉMOTRICE DE L'ATLANTIQUE ET LE COMITÉ D'ÉTUDES TECHNIQUES ET DE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉNERGIE MARÉMOTRICE DE L'ATLANTIQUE

Ces organismes furent créés en vertu d'un accord signé par les gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, en août 1966.

Le Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique (BEEMA) était formé de cinq membres nommés par les ministères et organismes de ces trois gouvernements et chargé d'étudier les possibilités de mettre en valeur de façon rentable les marées de la baie de Fundy. Ses membres étaient :

Pour le Canada :	C.M. Isbister, sous-ministre, ministère des Mines et des Relevés techniques (président)
	E.P. Weeks, directeur exécutif, Office d'expansion économique de la région Atlantique
	T.M. Patterson, directeur intérimaire, Direction des ressources en eau, ministère des Mines et des Relevés techniques
Pour le Nouveau-Brunswick :	R.E. Tweeddale, directeur général, Commission de l'énergie électrique du Nouveau-Brunswick
Pour la Nouvelle-Écosse :	L.F. Kirkpatrick, directeur général, Commission de l'énergie de la Nouvelle-Écosse.

Le BEEMA reçut pour mandat, à l'aide d'un budget total de 1,5 million $, de faire rapport sur les études et sondages préliminaires visant à évaluer les possibilités matérielles et financières de mettre en valeur l'énergie marémotrice et de la vendre sur les marchés canadien et américain.[8]

Le Comité d'études techniques et de développement de l'énergie marémotrice de l'Atlantique (CETDEMA) était aussi un comité de cinq membres nommés sur le modèle du BEEMA. Ses membres étaient :

Pour le Canada : R.H. Clark, Chef de la division de la planification, Direction des ressources en eau, ministère des Mines et des Relevés techniques (président)

C.K. Hurst, chef - Entretien et exploitation, Direction du génie (ports et rivières), ministère des Travaux publics

G.M. MacNabb, ingénieur en chef, Direction des ressources en eau, ministère des Mines et Relevés techniques

Pour le Nouveau-Brunswick : L.E. Dargavel, Ingénieur en chef adjoint, Commission de l'énergie électrique du Nouveau-Brunswick

Pour la Nouvelle-Écosse : G.D. Mader, ingénieur en chef, Commission de l'énergie de la Nouvelle-Écosse.

Le CETDEMA fut chargé, sous la direction générale du BEEMA, de réaliser des études techniques et des études de faisabilité et de recruter, à cette fin, un directeur ainsi que les spécialistes et le personnel nécessaires.[9]

Le 10 décembre 1968, l'entente fut reconduite jusqu'en juin 1969, en raison de l'ampleur des travaux et de la nécessité d'évaluer de façon plus poussée les résultats des études sur le terrain, la structuration des projets et les débouchés. Du même coup, les affectations budgétaires passèrent de 1,5 à 2,5 millions $.

Quatre sous-comités du CETDEMA furent formés pour étudier respectivement les questions de la navigation, du transport terrestre, des pêches et du développement régional. Les membres de ces sous-comités furent recrutés auprès des organismes gouvernementaux appropriés.

Le 24 octobre 1969, le CETDEMA remettait son rapport au BEEMA, pour approbation. Voici quelques-unes des grandes conclusions présentées par le BEEMA aux trois gouvernements :

1. Trois des 23 sites étudiés offraient des possibilités de développement énergétique rentable. Ces trois sites se situaient respectivement à l'embouchure de la baie Shepody, du bassin de Cumberland et de la baie de Cobequid.

2. Le site de la baie de Copequid serait, financièrement, plus avantageux que les autres.

3. Les répercussions que le projet d'usine marémotrice aurait sur la navigation, sur le transport, sur les pêches et sur le développement régional n'atténueraient en rien les avantages économiques du projet.

4. Dans les circonstances, il n'était pas possible de réaliser le projet d'usine marémotrice de Fundy de façon rentable.[10]

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE SAINT-JEAN (TERRE-NEUVE), LE 28 NOVEMBRE 1966

Avant de parler de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1966, il faut d'abord souligner un changement important survenu depuis la conférence de 1965. Le 28 juillet 1966, M. Alexander B. Campbell devenait premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, après avoir défait M. Walter Shaw aux élections provinciales.

Le premier ministre Campbell introduisit un nouveau style dans la gestion du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. Avant les élections de 1966, la bureaucratie de la province ressemblait ni plus ni moins à un "mandarinat", du genre de celui qui avait régné à la fonction publique fédérale dans les années 1940 et 1950. L'administration du premier ministre Campbell se voulait "technocratique", apte à opérer les changements qui s'imposaient dans la province à cette époque.

Dans le but de moderniser son administration, le gouvernement Campbell fit notamment appel à des experts techniques. La firme Acres Planning avait été engagée par l'administration Shaw pour réaliser des études de fond sur l'économie de la province. Le premier ministre Campbell se servit des résultats de ces études pour élaborer un plan de développement. Les insulaires, habitués au style plutôt traditionnel et conservateur qui avait marqué jusque-là la vie politique de la province, ne tardèrent pas à s'inquiéter des changements que subissait leur province. À titre d'exemple, la religion devint affaire politique après que le fusionnement du collège catholique romain (St. Dunstan's) et du collège non confessionnel (Prince de Galles) eut donné naissance à l'Université de l'Île-du-Prince-Édouard en avril 1969. Tel était le genre de questions sociales auxquelles l'administration Campbell était alors confrontée.

Le premier ministre Campbell devait par ailleurs s'attaquer aux problèmes économiques de sa province. Dans une entrevue récente, l'ancien premier ministre décrivait les deux problèmes fondamentaux que son gouvernement de l'époque souhaitait résoudre par la coopération avec les autres provinces de l'Atlantique (ou des Maritimes). Le premier de ces problèmes découlait des arrangements fiscaux conclus avec le gouvernement fédéral. Comme Ottawa se chargeait de percevoir tous les impôts, les provinces de l'Atlantique avaient de la difficulté à assumer leur part du coût des programmes à frais partagés, notamment en vertu des accords sur l'aménagement rural et le développement agricole (ARDA). De rappeler M. Campbell, l'Île-du-Prince-Édouard a parfois été contrainte de refuser l'aide à laquelle ces programmes lui donnaient droit, parce que la province n'était pas en mesure de verser sa moitié du coût de ces programmes.

Le second problème était attribuable à certaines politiques nationales. Le premier ministre Campbell estimait que certaines d'entre elles n'étaient pas de nature à promouvoir l'expansion régionale. Il croyait qu'un effort combiné des gouvernements des Maritimes et du gouvernement fédéral était nécessaire en vue de concevoir des politiques stratégiques pour l'ensemble de la région, mais qu'Ottawa préférait s'en tenir à des politiques et à des négociations bilatérales.[11]

Le premier ministre Campbell, tout comme M. Shaw, son prédécesseur, était en faveur de la coopération régionale. Cependant, le premier ministre Shaw avait en aversion l'union politique ou toute forme de coopération qui s'accomplirait en vertu de relations établies officiellement. Dès 1965, dans une lettre au rédacteur en chef d'un journal de Charlottetown, le premier ministre Campbell invitait le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse à participer plus étroitement à des efforts de coopération plus officiels.[12] Avant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1966, le premier ministre Campbell annonçait que "si la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick tiennent à continuer de parler d'union entre les Maritimes, notre gouvernement déléguera des représentants à ces discussions".[13]

Le premier ministre Campbell fit inscrire cette question à l'ordre du jour de la Conférence de 1966. Parmi les autres points qui y figuraient, mentionnons le corridor routier, l'expansion du réseau énergétique interprovincial, les transports et le développement industriel.

Il est malheureux, par conséquent, que la Conférence de 1966 ait été annulée, non que les premiers ministres ne voulaient pas y participer, mais parce que Dame Nature n'a pas voulu coopérer. La veille de la Conférence, l'épais brouillard qui enveloppait Saint-Jean avait cloué au sol tous les avions à destination ou en provenance de cette ville. Après une série d'appels téléphoniques, le premier ministre Smallwood annonçait que la Conférence était reportée à décembre. Toutefois, on ne parvint pas à s'entendre sur une date, si bien que la Conférence de 1966 n'eut jamais lieu. La Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1965 fut donc la dernière au cours de laquelle les quatre premiers ministres se sont réunis pour discuter de projets régionaux. Le premier ministre Smallwood ne devait pas participer aux conférences qui suivirent, de sorte que ce sont les Maritimes qui allaient, sans Terre-Neuve, s'efforcer d'établir entre elles des liens de coopération plus étroits, dans les années qui suivirent.

L'objet principal du rapport de la CTM déposé à la Conférence était le projet de loi C-231 (qui avait remplacé le projet de loi C-120 du gouvernement fédéral). La CTM estimait que le nouveau projet de loi n'établissait pas un tarif maximum plus réaliste pour les transporteurs. La CTM annonçait par ailleurs que le Groupe d'étude du transport dans les provinces de l'Atlantique avait été réorganisé et que son mandat avait été révisé. L'Economist Intelligence Unit de Londres (Angleterre), qui était chargée de mener l'étude, avait prévu la terminer le 31 janvier 1967. La MTC était demeurée en rapports étroits avec les consultants, mais, par ailleurs, ne connaissait nullement le contenu du rapport.[14]

Le 30 mai 1967, était publiée l'"Étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique", un document du ministère fédéral des Transports qui comptait 1 174 pages et était divisé en 12 volumes. La CTM estimait que le rapport ne reflétait pas de façon exacte la situation des transports dans la région de l'Atlantique et qu'il ne proposait aucune solution positive ou

pratique.[1] Voilà pourquoi la question des transports allait de nouveau figurer, en priorité, à l'ordre du jour de la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique.

L'UNION DES MARITIMES

Suite à une décision prise à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1965, le premier ministre Stanfield, de la Nouvelle-Écosse, fut chargé de trouver une personne capable de diriger une étude de faisabilité de l'union du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

Le premier minsitre Robichaud avait discuté de la composition du groupe d'étude avec M. John Deutsch, président du Conseil économique du Canada. M. Deutsch avait proposé M. le juge Abbott comme président et MM. Burns et Carter comme autres membres du groupe d'étude. Selon le premier ministre Robichaud, les premiers ministres étaient à la recherche de gens ayant "du jugement et de l'envergure".[16] En attendant qu'un candidat convenable soit trouvé, les premiers ministres continuèrent à chercher et l'étude n'avança guère.

Le 13 septembre 1967, M. Robert Stanfield démissiona de son poste de premier ministre de la Nouvelle-Écosse et prit la tête du Parti conservateur fédéral. M. George I. (Ike) Smith lui succéda et entreprit, lui aussi, de chercher un candidat convenable pour diriger le groupe d'étude.

Un pas de plus vers la réalisation du projet d'étude de l'union fut accompli lorsque le premier ministre Campbell annonça, le 25 novembre 1967, qu'il allait demander à l'Assemblée législative de sa province l'autorisation de participer à l'Étude sur l'union des Maritimes.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINSITRES DE L'ATLANTIQUE
TORONTO (ONTARIO), LE 25 NOVEMBRE 1967

Cette conférence, à laquelle prirent part les premiers ministres Robichaud, Smith et Campbell, précéda la Conférence interprovinciale sur "la Confédération de demain" convoquée par le premier ministre Robarts de l'Ontario. La dernière participation du premier ministre Smallwood à cette conférence

remontait à 1964, et Terre-Neuve n'était pas représentée à celle de 1967. Néanmoins, la conférence continua de porter le titre de Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.

Les premiers ministres reçurent des rapports, l'un du CEPA (présenté par M. Gilbert Finn, président, et M. Nelson Mann, vice-président exécutif), un autre de la CTM (présenté par M. J.M. Crosby, président, et M. Craig Dickson, directeur exécutif) et enfin un rapport de l'ORPA.

Dans son rapport, le CEPA soulignait

> ... la nécessité, pour les organismes de planification, tant fédéraux que provinciaux, de s'entendre sur un concept de planification commun, d'établir des objectifs de développement précis et de préparer une stratégie commune de développement de la région.[17]

Le CEPA estimait qu'il était "absolument nécessaire d'éviter un conflit et de faire en sorte que tous les programmes et politiques concourent à la réalisation d'un objectif commun".[18]

Le CEPA se montra également préoccupé par les politiques monétaires et fiscales restrictives du gouvernement fédéral, destinées à juguler l'inflation et à équilibrer le budget fédéral. Le CEPA estimait que ces politiques menaçaient de réduire la masse des investissements et l'emploi dans la région de l'Atlantique, ce qui ne ferait que creuser l'écart entre la région et le centre du Canada, en matière de développement. Le CEPA préconisait par conséquent le recours à des politiques monétaires et fiscales sélectives, au plan national. Il demandait, en fait, que les politiques fiscales et monétaires du gouvernement fédéral, tout en étant restrictives dans d'autres parties du Canada, permettent à la région de l'Atlantique d'échapper à la mise en application "de ces restrictions, dans toute leur rigueur".[19]

Dans son rapport, la CTM se disait préoccupée de l'entrée en vigueur d'un barème unique, applicable à tous les chargements de détail. La CTM signalait que ce tarif frapperait lourdement les manufacturiers et les consommateurs de la région de l'Atlantique. Elle proposait que les chemins de fer ne

modifient pas le tarif applicable au trafic vers l'Ouest pour les marchandises ne constituant pas des charges complètes expédiées dans les limites d'un territoire choisi. Elle souhaitait au contraire le maintien du tarif déjà en vigueur pour les chargements de détail et que les chemins de fer ne soient pas autorisés à abolir les taux applicables au trafic vers l'Ouest.

En outre, la CTM recommandait aux premiers ministres de rencontrer le ministre fédéral des Transports, M. Hellyer, afin de demander à ce dernier de retirer la condition voulant que la réduction proposée soit conditionnelle à l'obtention de la permission de la Commission canadienne des transports pour abolir les taux applicables aux chargements de détail (incomplets). Elle recommandait aussi que les premiers ministres demandent au ministre des Transports de maintenir les taux en vigueur pour les chargements de détail, jusqu'à ce que le gouvernement ait pu donner suite aux recommandations de l'Étude sur les transports dans la région de l'Atlantique.

En outre, la CTM demandait aux premiers ministres de participer aux audiences publiques de la Commission canadienne des transports sur la réglementation des coûts devant régir les abandons de lignes secondaires, les interruptions de services passagers, l'application des taux minimum et maximum et d'autres questions liées au prix de revient. Ces audiences devaient commencer en 1968.[20]

Quant à l'ORPA, il en venait à la conclusion, dans son rapport, que bon nombre de questions de politique devaient être résolues, pour pouvoir espérer que ses activités futures soient utiles et fructueuses. L'ORPA estimait qu'il fallait mieux définir son rôle, compte tenu de la croissance rapide des activités de recherches économiques observée au cours des années 1960. L'ORPA indiquait par ailleurs que, de plus en plus, les efforts de recherche et de planification régionales se concentraient au niveau national (depuis la création de l'Office d'expansion économique de la région atlantique), et que la région devait réagir devant cette situation. Toutefois, l'Office constatait qu'il n'existait pas de mécanismes en place permettant de concrétiser une réponse régionale à laquelle les provinces auraient souscrit. Enfin, l'ORPA proposait que soit révisée la composition de son conseil d'administration, à la lumière des observations qui précèdent.[21]

Les premiers ministres discutèrent donc principalement de ces recommandations, mais aussi de péréquation, d'assurance-maladie et de l'étude de l'union des Maritimes. Voici les points saillants de cette longue rencontre:

1. Les premiers ministres déplorèrent les "inégalités flagrantes" entre les régions du Canada en matière de services et recommandèrent instamment que l'on ait davantage recours aux paiements de péréquation pour que le niveau des services soit uniformisé partout au pays. Conséquemment, les premiers ministres exhortèrent le gouvernement fédéral à demeurer maître de ses champs d'imposition afin d'être en mesure d'effectuer les paiements en question. Cette position venait à l'encontre de celle que prirent l'Ontario, le Québec et la Colombie-Britannique à la Conférence sur la Confédération de demain.

2. Les premiers ministres convinrent de rencontrer le ministre des Transports, l'honorable Hellyer, ainsi que des représentants du CN, du CP et de la Commission canadienne des transports, afin de discuter des mesures correctives à prendre en ce qui concerne les taux de transport applicables aux chargements de détail.

3. Les premiers ministres donnèrent mandat à l'ORPA de proposer des moyens que la région pourrait mettre en oeuvre pour assurer une meilleure coordination et une plus grande complémentarité des organismes de développement des provinces.

4. Les premiers ministres convinrent que le gouvernement fédéral devait maintenir à un niveau élevé ses dépenses au titre des travaux publics et des immobilisations dans la région, afin d'y accélérer le développement.

5. Les premiers ministres convinrent d'inciter le gouvernement fédéral à étendre les avantages découlant de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes à d'autres modes de transport.

6. Les premiers ministres acceptèrent de tenir d'autres rencontres intergouvernementales, dans les mois qui suivraient, afin de discuter d'assurance-maladie. Les premiers ministres craignaient que le gouvernement fédéral ne réduisît ses dépenses au titre du développement régional afin de compenser l'augmentation des sommes consacrées aux régimes de soins médicaux.

7. Un président pour le groupe d'étude sur l'union fut choisi, son nom ne fut pas divulgué en attendant l'acceptation du poste par le candidat.[22]

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
OTTAWA (ONTARIO), LE 6 FÉVRIER 1968

Encore une fois, les trois premiers ministres - le premier ministre Smallwood était encore absent et n'avait pas délégué de représentant - se réunirent avant la Conférence fédérale-provinciale sur la constitution. Les articles à

l'ordre du jour de cette rencontre étaient en fait des suivis aux questions étudiées à la conférence de novembre. En plus de discuter de l'étude de l'union, de questions de transport et de planification économique, les premiers ministres prirent connaissance d'un rapport de l'ORPA, présenté par son président M. Delbert Gallagher, sur les moyens à prendre pour coordonner la planification économique dans la région.

Le rapport de l'ORPA contenait les recommandations suivantes :

1. Création d'un Secrétariat consultatif en politiques auprès des premiers ministres de l'Atlantique; le secrétariat serait composé, dans un premier temps tout au moins, d'un haut fonctionnaire de chaque province connaissant bien les processus d'élaboration de politiques économiques de sa province et ayant lui-même accès aux plus hautes instances des ministères et organismes provinciaux en la matière.

2. Formation d'un groupe de spécialistes, peu nombreux mais très compétents, ayant à leur tête un directeur; le groupe apporterait son soutien au Secrétariat.

3. Le Secrétariat :

   a) serait investi des fonctions attribuées à l'ORPA, dans la mesure où ces fonctions seraient toujours pertinentes;

   b) serait chargé de participer pleinement, avec l'Office d'expansion économique de la région atlantique, à la planification de ses activités dans la région;

   c) serait responsable de l'élaboration de plans d'action dans des domaines critiques pour la région, comme le transport et l'intégration administrative;

   d) serait responsable d'autres dossiers régionaux dont les premiers ministres le saisiraient.

4. Il faudrait diriger le personnel puisé dans les effectifs provinciaux.

5. Il faudrait demander à l'Office d'expansion économique d'aider financièrement les provinces à se constituer des ressources en planification et en élaboration de programmes.[23]

Après avoir discuté de ces recommandations, les premiers ministres décidèrent que le rapport de l'ORPA allait être distribué parmi des représentants désignés des gouvernements provinciaux, qui allaient se charger de coordonner les discussions internes à propos du rapport. Après consensus, l'ORPA demanderait aux premiers ministres l'autorisation de créer le Secrétariat consultatif.

Il fut également question de l'Étude de l'union des Maritimes. Comme il fut dit dans la presse, "la coopération entre les Maritimes, bien plus que leur union, fut le mot-clé"[24]. On rapporte que certains membres des gouvernements concernés jugeaient l'union politique irréalisable, sur le plan pratique, et décidèrent, par conséquent, de ne pas appuyer la proposition. Les premiers ministres rencontrèrent, par ailleurs, une personne dans le but de lui demander de présider le Groupe d'étude. Une fois encore, son nom ne fut pas divulgué, mais le premier ministre déclara à la presse qu'il s'agissait :

> d'une personnalité canadienne d'envergure, qui s'y connaît en matière de gouvernement au sens large, en matière de relations fédérales-provinciales et en matière de développement dans les diverses parties du pays et dont les conclusions dégageraient beaucoup de force persuasive.[25]

La presse apprit aussi, en cette occasion, que le candidat pressenti n'était pas originaire des Maritimes. Les premiers ministres estimaient que si le candidat était de la région, son étude pourrait pécher par favoritisme pour sa province d'origine. Ils indiquèrent aussi qu'ils n'avaient pas obtenu encore la réponse du candidat, mais qu'ils s'attendaient à la recevoir sous peu.

L'homme pressenti pour diriger le Groupe d'étude de l'union des Maritimes était M. John Deutsch, le président du Conseil économique du Canada. Dans une lettre datée du 5 décembre 1967, le premier ministre Smith demanda à M. Deutsch de prendre la tête du Groupe d'étude.[26] En fait, la Conférence du 6 février fut convoquée à la demande de M. Deutsch; il venait tout juste d'être élu recteur de l'Université Queen's, mais consentait à prendre la direction du Groupe d'étude.

Le 26 mars 1968, les premiers ministres du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard firent lecture de la déclaration suivante devant l'Assemblée législative de leur province respective :

> Les premiers ministres de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Nouveau-Brunswick ont convenu de parrainer une étude spéciale sur l'union des Maritimes, à l'occasion de laquelle seront examinées diverses formules possibles de coordination et de coopération régionales.

> M. J.J. Deutsch, recteur de l'Université Queen's, et ancien président du Conseil économique du Canada, a accepté de contribuer à la préparation de l'étude, de la superviser et d'agir en qualité de conseiller spécial. En outre, il prendra part à la rédaction des recommandations et rapports.
>
> M. F.R. Drummie, conseiller économique auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick, a été nommé directeur administratif de l'étude et sera chargé de coordonner les efforts des divers gouvernements, ainsi que les études et enquêtes spéciales qui s'imposeront. M. Drummie s'est vu accorder un congé par le gouvernement du Nouveau-Brunswick qui l'emploie pour la durée de l'étude.
>
> Chacun des gouvernements s'engage à participer directement au projet et les diverses organisations et organismes intéressés peuvent s'attendre à être mis à contribution.
>
> Je désire m'associer à mes collègues premiers ministres des deux autres provinces, qui en ce moment font la même déclaration devant leur assemblée législative, pour remercier ces deux hommes d'avoir accepté de relever ce défi de taille.[27]

À la date où l'annonce fut faite, l'objectif de l'étude était de déterminer de quelle façon une coopération plus étroite entre les provinces serait susceptible d'améliorer les politiques et services gouvernementaux et d'étudier la faisabilité d'une union politique des provinces Maritimes. Dans une lettre de M. Drummie adressée aux chefs de cabinet des premiers ministres (C.H. Forsyth pour le Nouveau-Brunswick, Innis MacLeod pour la Nouvelle-Écosse et Andrew Wells pour l'Île-du-Prince-Édouard) en date du 4 juillet 1968, M. Drummie déclarait : "Ce qui nous (le Groupe d'étude) intéresse avant tout c'est la coordination des efforts et la coopération, et non l'union politique".[28] De l'aveu même du sénateur Robichaud, son intention, au départ, n'était pas forcément de réaliser l'union politique, mais plutôt d'en arriver à une plus grande coopération.[29]

LE CORRIDOR ROUTIER

La veille de l'annonce de la mise sur pied du Groupe d'étude de l'union des Maritimes (le 25 mars 1968), les gouvernements du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et de l'État du Maine s'étaient

réunis à Frédéricton afin d'envisager la possibilité de construire un corridor routier qui traverserait le Maine. Ce corridor permettrait un accès plus rapide au centre du Canada à partir de Saint-Jean, ce qui serait avantageux à la fois pour les transporteurs, les producteurs et les consommateurs de la région. Le projet avait déjà été rejeté par les citoyens du Maine, dans un référendum, le 12 septembre 1967.

Le gouverneur du Maine, M. Curtis, déclara à la presse que son Commissaire au développement économique, M. James. K. Keefe, et le ministre du Développement du Nouveau-Brunswick, M. Robert Higgins, allaient se rencontrer prochainement afin de discuter du projet de construction d'une route de 208 milles au coût de 29 millions de dollars. Le ministre de l'Industrie et du Commerce de la Nouvelle-Écosse, M. W.S.K. Jones, estimait aussi que le corridor routier aurait des retombées économiques avantageuses pour sa province.[30]

Dans un communiqué publié à l'issue de cette rencontre, il était dit que "des efforts intensifs" étaient nécessaires pour évaluer d'autres perspectives de développement économique pour les deux régions.[31] Le projet de corridor routier était en complète contradiction avec les conclusions de l'"Etude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique" du ministère fédéral des Transports, à savoir que la route en question coûterait 105 millions de dollars et que le rapport coûts-avantages d'un tel projet n'en justifiait pas la réalisation. On ne sait pas très bien quelle ampleur prit le débat sur le projet de corridor routier. On sait toutefois que le projet fut définitivement rejeté en novembre 1970, lorsque les citoyens du Maine votèrent de nouveau contre le projet, dans un référendum d'État.

LE PROGRAMME D'ARPENTAGE ET DE CARTOGRAPHIE DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE (PACPA)

Avant le lancement du PACPA, un protocole d'entente entre l'Institut de technologie de l'arpentage Lawrencetown (anciennement la Major Church's School fondée en 1950) de la Nouvelle-Écosse et le département de l'arpentage de l'Université du Nouveau-Brunswick prévoyait la transférabilité à l'école de l'UNB d'un certain nombre de cours dispensés par l'école de la Nouvelle-Écosse. L'école de l'UNB était devenue, à l'exemple du Collège d'agriculture

de la Nouvelle-Écosse et de l'École des gardes forestiers des provinces Maritimes, un centre régional de spécialisation professionnelle. Diverses autres initiatives de coopération du genre avaient été prises en matière de techniques de l'arpentage dans les années 1950 et 1960.

À cette époque, M. Willis Roberts, le directeur de l'arpentage pour le Nouveau-Brunswick et président de l'Institut canadien des arpenteurs, rencontra des membres de l'Office d'expansion économique de la région atlantique afin de discuter de la mise sur pied d'un programme régional d'arpentage et de cartographie. La proposition découlait d'un différend entre le gouvernement du Canada et celui de l'Île-du-Prince-Édouard à propos de titres de biens-fonds; en effet, les deux gouvernements se disputaient la propriété d'un terrain sur lequel le gouvernement fédéral avait fait construire une usine de transformation du poisson. L'Office avait fait appel à M. Roberts comme conciliateur dans le règlement de ce conflit.[32]

De ces discussions naquit l'idée de mettre sur pied un programme visant à coordonner et à régir les levés effectués dans la région. Un accord intervenu entre les provinces du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard, d'une part, et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources (Direction des levés et de la cartographie) et le Conseil national de recherches, d'autre part, prévoyait la mise sur pied d'un tel programme.

Le 1er avril 1968, était créé le Programme d'arpentage et de cartographie des provinces de l'Atlantique, financé grâce à une subvention de 3,3 millions de dollars de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Cette somme fut répartie entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard de la façon suivante :

Nouveau-Brunswick	1 400 000 $
Nouvelle-Écosse	923 000 $
Île-du-Prince-Édouard	1 008 000 $

Le programme devait prendre fin en avril 1970, mais fut prolongé jusqu'en avril 1972. Il était administré en commun par les directeurs provinciaux des services d'arpentage, par un représentant de la Direction fédérale des levés et de la cartographie, par des consultants du Conseil national de recherches et par des représentants d'universités et d'industries de la région. Les directeurs techniques étaient MM. Willis Roberts, Burt Robertson et Neil Flemming, tous trois directeurs de l'arpentage au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et à l'Île-du-Prince-Édouard respectivement. Par ailleurs, une équipe technique fut confiée à M. Harold Hoyt, sous-ministre adjoint, au ministère des Ressources nationales du Nouveau-Brunswick et au sous-ministre des Mines de Terre-Neuve.

Le projet comportait quatre phases : la première consisterait à mettre sur pied un système coordonné de levés dans chaque province (phase de contrôle); la deuxième serait consacrée à la photographie et à la cartographie à grande échelle (phase de cartographie); la troisième porterait sur la recherche des titres de biens-fonds (au Nouveau-Brunswick seulement); la quatrième et dernière phase serait consacrée à la constitution d'une banque de données (un système d'information sur les ressources).

Selon M. Roberts, cinq ans après la mise sur pied du PACPA, les travaux suivants avaient été exécutés :

1. la phase de contrôle et de cartographie était terminée à l'Île-du-Prince-Édouard;
2. la phase de contrôle était terminée, dans une proportion de 60 à 70 p. 100, au Nouveau-Brunswick;
3. la phase de contrôle était réalisée, dans une proportion de 20 à 30 p. 100, en Nouvelle-Écosse;
4. l'équipement photogrammétrique avait été acheté;
5. le Nouveau-Brunswick produisait déjà ses propres cartes;
6. la Nouvelle-Écosse commençait à produire ses propres cartes.[33]

Le programme connut un succès incontestable. Il donna lieu à la création du service du cadastre et de l'information foncière, l'un des organismes qui relève du Conseil des premiers ministres des Maritimes.

L'INSTITUT D'ÉDUCATION DE L'ATLANTIQUE

Comme nous l'avons dit précédemment, les premiers ministres songeaient depuis un certain temps déjà à fonder un Institut d'éducation de l'Atlantique, mais n'avaient pu encore prendre de décision définitive, faute d'un emplacement convenable.

En juillet 1968, les ministres de l'Éducation des provinces de l'Atlantique se réunirent pour discuter du projet. M. Lauwerys de l'Institut d'éducation de l'Université de Londres (R.-U.) était venu en visite dans la région, à l'invitation des ministres, afin d'étudier le projet d'Institut.

Dans sa proposition à cet égard, il préconisait :

> ... une politique globale visant l'économie de fonctionnement et l'amélioration des ressources consacrées à la formation des maîtres, à tous les niveaux. Les trois mots d'ordre étaient : coopération, coordination, concentration.[34]

M. Lauwerys recommanda que les quatre provinces conservent chacune leur école d'éducation, mais que soient centralisés en un endroit (le bureau central) les services de planification, de coordination et de direction générale directe. L'administration de l'Institut serait confiée à un conseil d'administration, à un comité des finances et à un conseil des études. Le conseil d'administration désignerait un directeur (ou doyen). Les pouvoirs de tous les autres établissements d'enseignement en matière d'attribution de diplômes seraient suspendus; l'Institut seul décernerait les diplômes en éducation, depuis le baccalauréat jusqu'au doctorat. Là encore, il faut supposer que la proposition de M. Lauwerys ne reçut pas l'aval des ministres, puisque l'Institut d'éducation de l'Atlantique ne fut pas créé comme on l'avait envisagé.

L'ÉTUDE DE L'UNION DES MARITIMES

Dans une lettre en date du 23 septembre 1968 adressée à l'honorable Jean Marchand, ministre des Forêts et du Développement rural, M. Deutsch exposait l'historique et le mandat du Groupe d'étude de l'union des Maritimes. Dans sa lettre, l'auteur expliquait à M. Marchand qu'il n'agissait qu'à titre

de conseiller spécial auprès du directeur exécutif, M. Drummie qui, à n'en point douter, agissait comme directeur à temps plein. De plus, M. Deutsch soulignait qu'il s'agissait d'un "groupe d'étude" et non d'une "commission", en raison des difficultés de fonctionnement que créaient trois lois provinciales relatives aux enquêtes.[35]

La lettre de M. Deutsch avait pour objet de demander au gouvernement fédéral de participer financièrement à l'étude de l'union des Maritimes. M. Deutsch estimait que le coût total de l'étude ne dépasserait pas 250 000 $ et demandait au gouvernement fédéral de fournir la moitié de cette somme (125 000 $).

Un mois plus tard, le 29 octobre, M. Marchand informait le Groupe d'étude que le gouvernement fédéral fournirait les 125 000 $ demandés.

L'EXPOSITION DES ÉTATS DE L'EST, WEST SPRINGFIELD (MASSACHUSETTS), SEPTEMBRE 1968

La région de l'Atlantique avait son kiosque à cette exposition qui eut lieu à West Springfield (Massachusetts) à environ 80 milles à l'ouest de Boston. Sur les 700 000 personnes qui visitèrent l'exposition, quelque 630 000, estime-t-on, passèrent par le kiosque de la région de l'Atlantique. Il s'agissait là du premier grand effort de promotion des exportations à être déployé par les trois provinces Maritimes.[36]

C'est à une conférence sur la commercialisation, tenue en juin 1967, que prit forme le projet de participer à cette exposition. Des représentants du ministère des Finances et de l'Industrie du Nouveau-Brunswick et du ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse étaient au nombre des participants.

Une deuxième conférence de commercialisation eut lieu à Moncton le 16 novembre 1967, à laquelle prirent part :

le Nouveau-Brunswick, représenté par :	M. William Bryden, du ministère du Développement économique

la Nouvelle-Écosse, représentée par :	M. Alan Farmer, directeur de la Division des services aux régions et de la promotion, du ministère de l'Industrie et du Commerce
l'Île-du-Prince-Édouard, représentée par :	M. Joseph Bergasse, de Industrial Enterprises Inc., de l'Île-du-Prince-Édouard
le Canada, représenté par :	M. Douglas Packman, directeur régional, du ministère de l'Industrie et du Commerce;
	M. E. Choquette, de la Section des foires commerciales, du ministère de l'Industrie et du Commerce.

Il fut décidé, à cette conférence, que les gouvernements provinciaux demanderaient à l'Office d'expansion économique de la région atlantique une aide financière pour la mise sur pied d'un programme de commercialisation. Ce programme inclurait notamment une participation à des expositions ou salons du commerce organisés dans l'est des États-Unis.

Une troisième rencontre du genre eut lieu à Charlottetown, le 16 janvier 1968. On y retrouvait MM. Farmer, Bergasse ainsi que Paul E. Richard, du ministère du Développement économique du Nouveau-Brunswick. Les participants s'entendirent sur les termes de la demande à présenter à l'Office et une lettre demandant une aide financière de 176 000 $ pour monter le kiosque, fut envoyée par M. Bergasse à l'Office.

L'accord de financement officiel fut signé le 1er octobre 1968, entre l'Office d'expansion économique de la région atlantique d'une part, et le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard, d'autre part, une fois l'Exposition terminée. Il faut dire cependant que l'Office avait accepté bien avant cette date de participer au financement de cet effort de promotion commerciale des Maritimes. L'accord officiel prévoyait que l'Office assumerait 75 p. 100 du coût du projet, jusqu'à concurrence d'un montant de 45 000 $, réparti entre les provinces de la façon suivante :

Nouveau-Brunswick	14 400 $ (32 %)
Nouvelle-Écosse	19 350 $ (43 %)
Île-du-Prince-Édouard	11 250 $ (25 %)
TOTAL	45 000 $

Ces pourcentages furent établis d'après le nombre d'entreprises de chaque province qui participaient à la foire commerciale. Ces fonds allaient être consacrés à l'organisation de la section d'exposition, et devaient couvrir les frais d'assemblage et d'entreposage, les frais de préparation à l'expédition et de l'expédition, la location de l'espace d'exposition, les frais de conception des structures les frais de publicité. les frais de démontage et, enfin, les émoluments versés au président régional provincial de l'exposition, M. Allan Farmer.[37]

Le choix des entreprises qui allaient prendre part à l'exposition était fondé sur le potentiel d'exportation. La préférence fut accordée aux entreprises qui avaient peu d'expérience des marchés d'exportation. Le ministère fédéral de l'Industrie et du Commerce, par l'intermédiaire de son délégué commercial, M. Ray Anderson, apporta son soutien aux entreprises participantes, leur donnant des conseils en matière d'établissement de prix concurrentiels, d'étiquetage et à propos de la réglementation sur les produits. Pour donner du lustre à cet effort de promotion, les premiers ministres des trois provinces Maritimes assistèrent aux cérémonies d'inauguration de l'exposition.

Les 28 exposants réalisèrent des ventes s'élevant à 80 000 $, pendant les dix jours que dura l'événement. En outre. 17 des entreprises présentes estimèrent avoir réalisé des ventes de l'ordre de 1,3 à 2,2 millions de dollars en Nouvelle-Angleterre, suite à l'exposition. Le coût total du kiosque de la région de l'Atlantique s'éleva à 66 887 $.

LE CEPA À L'EXPOSITION DES ÉTATS DE L'EST

Le 18 septembre 1968, le CEPA tenait une réunion avec le Comité du développement industriel de la Nouvelle-Angleterre (CNE), à la faveur de l'Exposition des États de l'est. Assistèrent à cette réunion M. Bergasse, M. Anderson, M. Farmer, M. Searles du ministère du Développement économique du Nouveau-Brunswick et M. Mann, du CEPA ainsi que deux représentants du gouvernement canadien. Le CNA était pour sa part représenté par une vingtaine de hauts fonctionnaires d'État et cadres d'entreprise.

La rencontre avait pour but d'évaluer l'importance d'une conférence mixte CEPA-CNA et de présenter aux gens du CNA la section d'exposition des provinces de l'Atlantique. Il fut décidé que les représentants du CEPA se réuniraient plus tard, à Boston, en 1969, afin de discuter des modalités de la conférence proposée.

LES EFFORTS CONJOINTS DE PROMOTION DU TOURISME

Dès 1954, lorsque fut entreprise la Campagne de publicité coopérative des Maritimes, les gouvernements provinciaux avaient tenté d'accroître les activités communes de promotion du tourisme. La campagne de publicité coopérative était financée au prorata de la population de chaque province, chaque province se chargeant à tour de rôle, d'année en année, d'organiser la campagne. L'Île-du-Prince-Édouard attachait beaucoup d'importance à ce projet; dans le discours du Trône du 22 février 1968, le gouvernement faisait connaître son intention "d'accroître sa participation à la Campagne de publicité coopérative des Maritimes".[38] D'autres initiatives conjointes de promotion du tourisme furent prises, notamment :

1. Le Bureau du tourisme Nouveau-Brunswick-Île-du-Prince-Édouard à Aulac (Nouveau-Brunswick), de 1958 à 1963. (La Nouvelle-Écosse repoussa un projet qui prévoyait l'ouverture d'un bureau du même genre, avec la participation de l'Île-du-Prince-Édouard, à Caribou, en Nouvelle-Écosse.)

2. La maison des provinces de l'Atlantique à Londres (de 1959 à 1968).

3. Campagne de publicité dans un centre commercial à Natick, au Massachusetts, en 1969. Le gouvernement fédéral participa à ce projet, en assurant la majeure partie du financement.

4. Participation, sur une base régionale, à la campagne "Visitez le Canada" organisée par le Bureau de tourisme du gouvernement canadien, à New York, en 1968.

En dépit de ces efforts communs de promotion du tourisme, jamais les ministres provinciaux du Tourisme ne se rencontrèrent officiellement. Par contre, le 29 novembre 1968, les directeurs provinciaux du tourisme se réunirent, en la salle de conférences du Conseil de la recherche et de la productivité du Nouveau-Brunswick, en compagnie de M. Fred Drummie, du Groupe d'étude de l'union des Maritimes, afin de discuter d'un accroissement des efforts communs de promotion touristique. À cette occasion, les divers représentants décidèrent de discuter des domaines sur lesquels allaient porter leurs efforts conjoints de développement du tourisme, dans l'avenir.[39]

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE
OTTAWA (ONTARIO), LE 15 DÉCEMBRE 1968

Les premiers ministres Robichaud, Smith et Campbell participèrent à cette conférence, qui fut convoquée afin de prendre connaissance des rapports d'étapes des divers organismes et comités. Dans son rapport, la CTM indiquait qu'elle allait dans l'avenir s'occuper davantage de recherche et de formulation de politiques dans des secteurs précis reliés au transport. D'autre part, la CTM exhortait les premiers ministres à faire pression auprès du gouvernement fédéral pour que celui-ci maintienne le gel des taux pour les chargements de marchandises non concurrentiels, jusqu'à ce qu'entre en vigueur une nouvelle politique régionale en matière de transports.

La CTM rappelait par ailleurs qu'elle avait apporté son soutien à des organismes provinciaux d'expansion industrielle; qu'elle avait réalisé 45 études sur les répercussions des coûts du transport pour 55 produits fabriqués dans la région.[40]

Le point le plus important à l'ordre du jour de la Conférence fut le rapport de l'ORPA. Il avait été convenu, à la dernière Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, de faire circuler le rapport de 1967 de l'ORPA parmi les gouvernements provinciaux. On espérait ainsi que les gouvernements provinciaux pourraient s'entendre au sujet du nouveau mandat proposé pour l'ORPA et de la recommandation de l'Office de créer un Secrétariat consultatif en matière de politiques qui relèverait des premiers ministres de l'Atlantique.

Dans son rapport de 1968, l'ORPA déclarait :

> Faute d'un consensus ou d'une orientation bien définie, il ne nous paraissait pas souhaitable de convoquer d'autres réunions de l'Office de recherche et le moratoire relatif au programme de l'Office a été arbitrairement prolongé par le président jusqu'à la prochaine rencontre des premiers ministres de l'Atlantique.[41]

Rien n'a transpiré de l'issue de ces discussions, mais on peut supposer qu'il fut décidé d'abolir l'Office, sinon d'en suspendre en permanence les activités.

Les gouvernements provinciaux n'étaient pas prêts, à cette époque, à constituer un secrétariat consultatif permanent, du moins pas avant que le rapport du Groupe d'étude de l'union des Maritimes n'ait été remis.

Il fut décidé, à cette Conférence, que le premier ministre Robichaud transmettrait au ministre fédéral des Transports la requête des premiers ministres de l'Atlantique, à savoir que soit maintenu le gel des taux de transport pour les chargements (de marchandises) non concurrentiels. Quant aux discussions relatives aux politiques nationales et régionales en matière de transport, il en sera question plus loin, dans le présent document.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE OTTAWA (ONTARIO), LE 9 FÉVRIER 1969

Cette conférence précéda la Conférence fédérale-provinciale sur la constitution qui eut lieu du 10 au 13 février. Les trois premiers ministres des Maritimes y participèrent; la province de Terre-Neuve n'y était pas représentée.

Le matin, M. Deutsch fit rapport sur l'avancement des travaux du Groupe d'étude de l'union des Maritimes. L'après-midi, les premiers ministres se réunirent, entre eux, pour discuter d'autres questions. Dans le rapport qu'il remit à cette occasion, le CEPA déplorait l'incapacité de l'Office d'expansion économique de la région atlantique à trouver une solution globale aux problèmes de la région. Le CEPA déplorait particulièrement que l'Office mît l'accent sur les immobilisations publiques :

> ... en excluant presque complètement l'aide directe à l'implantation d'industries, et au surplus en ne réussissant pas à produire un plan de développement pour la région qui permettrait d'affecter des fonds d'une façon rationnelle et réaliste.[42]

Malgré tout, le CEPA ne souhaitait pas l'abandon des objectifs originaux de l'Office. Il estimait que la création d'un nouveau ministère fédéral, ayant pour mandat spécifique d'accélérer la croissance économique des régions, dans l'ensemble du pays, ne pouvait se faire sans la participation active des provinces à l'établissement des politiques fédérales en matière de développement régional. Le CEPA souhaitait que les provinces de l'Atlantique

continuent à "bénéficier d'un traitement spécial."[43] Il exhortait donc les premiers ministres à s'assurer que les provinces participent à l'élaboration d'un plan d'ensemble de développement pour la région, par l'établissement d'un Comité ministériel fédéral-provincial qui serait chargé d'étudier la question. Le CEPA incitait aussi les provinces à unir leurs efforts, sur une base régionale, afin d'intervenir dans le processus d'établissement de nouveaux mécanismes de développement, à l'échelon fédéral. Le Conseil proposait, à cette fin, que soit formé un Secrétariat fédéral-provincial qui relèverait du Comité ministériel mixte.

LA CHAUSSÉE DE L'ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

À l'assemblée annuelle du CEPA du 28 octobre 1968, une résolution fut adoptée qui, espérait-on, allait permettre au projet de chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard de connaître enfin un sort plus heureux. La résolution du CEPA se lisait comme suit :

> ... que l'assemblée annuelle du Conseil économique des provinces de l'Atlantique donne publiquement son appui au projet de construction d'une chaussée reliant le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard, le Conseil reconnaissant que ladite chaussée aurait des effets bénéfiques pour l'économie industrielle de toute la région de l'Atlantique et à d'autres égards, et que les gouvernements du Canada, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de la Nouvelle-Écosse en soient informés.[44]

Le 5 mars 1969, le gouvernement fédéral annonçait finalement qu'il annulait le projet de chaussée. Le coût du projet, d'abord estimé à 148 millions de dollars, était passé à environ 350 millions de dollars. On s'attendait même à ce que le coût total dépasse l'estimation qu'en avait faite le gouvernement fédéral.

L'annulation du projet de chaussée devait coïncider avec l'annonce d'une entente conclue entre les gouvernements du Canada et de l'Île-du-Prince-Édouard; il s'agissait d'un "Programme fédéral-provincial d'expansion économique et de relèvement social d'une durée de quinze ans". Ce plan d'ensemble de développement avait pour but de stimuler le développement social, économique et industriel dans l'Île, et prévoyait la mise en valeur des ressources

physiques et humaines, l'amélioration des services sociaux, des services de soutien des ressources et de promotion commerciale et la mise en place de structures intergouvernementales pour la mise à exécution du plan.

Le gouvernement fédéral et celui de l'Île-du-Prince-Édouard étaient tous deux désireux de s'entendre sur un plan de développement. Par contre, le gouvernement fédéral ne tenait pas à payer aussi pour la construction de la chaussée, étant donné qu'il aurait déjà à verser 125 millions de dollars à la province pendant la première phase du plan de développement. Mais l'Île-du-Prince-Édouard voulait et la chaussée et le plan.[45]

On ne sait pas très bien si l'annulation a eu quelque répercussion sur les relations interprovinciales; il est tout de même intéressant de noter le sort qu'a connu l'un des projets d'immobilisation originaux issus des Conférences des premiers ministres de l'Atlantique.

LE MINISTÈRE DE L'EXPANSION ÉCONOMIQUE RÉGIONALE (MEER) ET LE CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE LA RÉGION DE L'ATLANTIQUE (CDRA)

Le ministère de l'Expansion économique régionale fut créé en 1969 en vertu d'une loi du Parlement. L'objectif du gouvernement fédéral était de créer un ministère qui assumerait des responsabilités de coordination centrale et des responsabilités en matière de dépenses par secteur de l'économie. Le MEER reçut pour mandat de coordonner l'action d'autres ministères fédéraux d'exécution, dans un effort plus global de développement régional. Le rôle du MEER consistait à :

1. désigner des zones spéciales, où des mesures spéciales destinées à favoriser l'expansion économique et le relèvement social étaient nécessaires;
2. élaborer des plans, de concert avec d'autres ministères et organismes fédéraux;
3. assurer la mise en oeuvre de ces plans;
4. s'assurer la collaboration de ministères et d'organismes provinciaux dans l'élaboration et la réalisation de ces plans;
5. conclure avec les provinces concernées des accords prévoyant la réalisation conjointe des plans.[46]

À sa création, le MEER absorba l'Agence de développement régional (ADR), l'Aménagement rural et développement agricole (ARDA), le Fonds de développement économique rural (FODER) et l'Administration des terrains marécageux des Maritimes (ATMM). Sous le régime du MEER, l'Office d'expansion économique de la région atlantique fut aboli et remplacé par le Conseil de développement de la région de l'Atlantique (CDRA). Le professeur W.Y. Smith en devint le président.

Aux termes de son mandat, le CDRA devait soumettre ses observations au ministre de l'Expansion économique régionale :

> ... pour ce qui est de la région de l'Atlantique, sur les questions relevant des fonctions et pouvoirs du Ministre et, en particulier, de faire des études et de lui soumettre des rapports et des observations
>
> a) en matière de plans, de programmes et de propositions ayant pour objet de favoriser l'expansion économique et le relèvement social de la région de l'Atlantique;
>
> b) sur la praticabilité de programmes et projets particuliers et sur leur apport éventuel à l'expansion économique et au relèvement social dans la région de l'Atlantique;
>
> c) sur toute autre question, relevant des pouvoirs et fonctions que la présente loi confère au Ministre en ce qui concerne la région de l'Atlantique, que le Ministre peut soumettre à l'examen du Conseil.[47]

Le professeur Smith estimait qu'en sa qualité de président du Conseil, il était de son devoir de s'enquérir des objectifs des provinces en s'en informant directement auprès des premiers ministres des provinces. Comme M. Smith connaissait les premiers ministres, il s'estimait en mesure de leur en parler.[48]

Cependant, bien des experts en sciences politiques considéraient que l'Office et le Conseil (CDRA) étaient deux exemples concrets d'opportunisme du gouvernement fédéral. Beaucoup d'entre eux estimaient en effet que l'Office d'expansion économique de la région atlantique n'avait pas de plan de développement global pour la région parce qu'il n'était qu'un outil de distribution "d'appâts électoraux". Les mêmes experts avaient les mêmes critiques à formuler à l'endroit du CDRA.[49] Au moment de son abolition,

l'Office d'expansion économique avait dépensé environ 200 millions de dollars pour des projets dans la région et se révéla donc être un "artifice politique" fort dispendieux.

LE COMITÉ MINISTÉRIEL DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE DES TRANSPORTS - LE RAPPORT DES PREMIERS MINISTRES

Le 10 mars 1969, le Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique rendait public son rapport intitulé "Les éléments de base d'une politique des transports pour les provinces de l'Atlantique" (ci-après appelé Rapport des premiers ministres). Le Comité ministériel était composé de la façon suivante : l'hon. Robert J. Higgins, ministre du Développement économique (N.-B.); l'hon. W.S.K. Jones, ministre du Commerce et de l'Industrie (N.-É.); l'hon. C.A. Miller, ministre de l'Industrie (Î.-P.-É.); et M. Brownrigg, du Cabinet du premier ministre (T.-N.).

Le Groupe d'étude des transports des provinces de l'Atlantique oeuvrait sous la direction du Comité ministériel. Le Groupe se composait de représentants des quatre gouvernements, notamment du directeur exécutif de la CTM, M. Craig Dickson. Le 1er avril 1969, la CTM était rebaptisée Commission des transports des provinces de l'Atlantique (CTPA).

C'est à l'occasion de la rencontre entre les premiers ministres de l'Atlantique et le ministre fédéral des Transports, M. Paul Hellyer, le 13 décembre 1967, que le projet de créer ces deux organismes prit forme. Au cours de cette rencontre, M. Hellyer demanda aux premiers ministres de lui indiquer quelle serait à leurs yeux une politique gouvernementale équitable en matière de transports pour la région de l'Atlantique.[50] La CTM avait déjà incité les premiers ministres, à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à élaborer des politiques précises pour répondre aux trois besoins majeurs de la région dans le domaine des transports. Les premiers ministres étaient déjà acquis à l'idée.

Il fut décidé, après la rencontre du 13 décembre, d'étendre la portée des travaux que la CTM avait entrepris en vue d'élaborer des politiques spécifiques en matière de transports. Le Comité ministériel fut formé et tint sa

première réunion à Moncton, le 18 janvier 1968. L'honorable R.J. Higgins, ministre du Développement économique du Nouveau-Brunswick, fut nommé président du Comité. Les autres membres présents étaient :

pour le Nouveau-Brunswick :	M. R.E. Tweeddale, sous-ministre du Développement économique
	M. N.G. Mulder, directeur de la recherche économique, Bureau du conseiller économique
	M. W.F. Denny, administrateur des transports, Société de développement du Nouveau-Brunswick
pour Terre-Neuve :	M. G.W. Brownrigg, adjoint spécial du premier ministre
pour la Nouvelle-Écosse :	M^lle Zilpha Linkletter, directrice - Économie et Développement, ministère du Commerce et de l'Industrie
pour l'Île-du-Prince-Édouard :	L'honorable C.A. Miller, ministre de l'Industrie
	M. John Mullally, Cabinet du premier ministre
	M. Delbert W. Gallagher, directeur général, Société de relèvement économique
	M. J.A. Bergasse, directeur général adjoint, Prince Edward Island Industrial Enterprises Inc.
pour la CTM :	M. F.R. Rand, vice-président
	M. Craig S. Dickson, directeur exécutif
	M. Ramsay M.S. Armitage, directeur adjoint.

Le Comité ministériel fit de la CTM le point de convergence des travaux du Groupe d'étude. La CTM "jouerait un rôle de liaison et ferait connaître les questions d'intérêt provincial au Groupe d'étude".[51]

Le Groupe de travail reçut du Comité ministériel le mandat suivant :

1. déterminer, parmi l'ensemble des besoins de la région en matière de transports, les éléments communs à chacune des provinces. Le Groupe devait aussi se pencher sur les besoins qui, pour n'être pas communs à toutes les provinces, n'en revêtaient pas moins un caractère complémentaire dans l'optique d'une politique régionale des transports;

2. faire rapport sur les aspects susceptibles de poser des problèmes dans la formulation d'une politique régionale;

3. proposer des solutions à ces problèmes.[52]

La CTM se chargerait de fournir des locaux et du personnel. Ces coûts seraient pris en compte par les provinces dans le calcul des subventions versées à la CTM. De plus, comme le Comité de la Chambre des Communes chargé des transports et des communications était censé tenir des audiences publiques dans la région, fort probablement avant que le Groupe d'étude n'ait pu remettre son rapport, il fut entendu que les gouvernements provinciaux et la CTM ne feraient dans leurs mémoires aucune recommandation relative à la politique. Enfin, le Comité ministériel autorisa M. Higgins à poursuivre des recherches sur les vices juridiques de la nouvelle Loi sur les transports (le projet de loi C-231 avait été adopté en 1967) en ce qui a trait aux procédures d'appel, aux interruptions de services et aux remises en état. M. Higgins allait travailler en étroite collaboration avec les procureurs généraux des provinces et avec le conseiller juridique de la CTM.

Plusieurs des membres du Groupe d'étude siégeaient aussi au Comité ministériel. Ces personnes étaient :

pour le Nouveau-Brunswick :	M. Nick Mulder Delbert Gallagher M. le professeur John Brander (occasionnellement)
pour Terre-Neuve :	M. G.W. Brownrigg M. Colin Karasek (occasionnellement) ingénieur-urbaniste, ministère de la Voirie
pour la Nouvelle-Écosse :	M. John Grice, agent de planification, Conseil de planification économique volontaire
pour l'Île-du-Prince-Édouard :	M. David Darlington, Société de développement économique de l'Île-du-Prince-Édouard
pour la CTM :	M. Craig Dickson, secrétaire-coordonnateur du Groupe de travail.

Le Groupe de travail entreprit ses travaux au début de juillet 1968 et les termina à la fin de décembre, la même année. Aux dires de Craig Dickson, les travaux du Groupe portèrent principalement sur le transport, en tant qu'"élément essentiel mais non unique" pour assurer la santé économique de la région de l'Atlantique.[53]

Une deuxième réunion du Comité ministériel eut lieu à Saint-Jean (Terre-Neuve) les 24 et 25 septembre 1968. Les participants y furent nombreux. La réunion fut ouverte par le premier ministre Smallwood et présidée par M. Brownrigg. Elle avait pour objet de soumettre pour approbation un certain nombre de documents de prise de position rédigés par le Groupe de travail. Le Comité ministériel fixa au 1er décembre 1968 la date prévue pour la présentation du rapport du Groupe d'étude aux premiers ministres. Il décida par ailleurs que sa prochaine réunion aurait lieu à Halifax le 7 janvier 1969.

Des dirigeants des compagnies de chemins de fer assistèrent à cette réunion. M. J.W.G. Macdougall, vice-président des Chemins de fer nationaux du Canada pour la région de l'Atlantique, brossa un tableau de la situation en ce qui touche l'application de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il exposa en outre les refontes que sa société souhaitait voir apporter à cette Loi. Ces propositions étaient les suivantes :

1. étendre l'application de la Loi à tout mode de transport qui requiert une aide dans le but de favoriser la croissance de la région;
2. confier la mise en application de la Loi à un organisme fédéral-provincial;
3. ne verser une aide qu'à l'égard de marchandises désignées;
4. accorder une aide au transport de marchandises par tous les modes;
5. rendre admissibles à l'aide gouvernementale les matières premières et les produits demi-traités, expédiés exprès vers un territoire choisi, ainsi que le trafic vers l'Ouest;
6. verser les subventions directement à l'industrie;
7. éliminer graduellement les différences de tarifs;
8. offrir d'autres formes d'aide.[54]

Les trois provinces avaient des opinions différentes en ce qui concerne le retrait des subventions au transport interrégional. Le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse n'étaient prêtes à en accepter le retrait que dans la mesure où certaines conditions seraient remplies. Terre-Neuve estimait que la subvention devait être maintenue et même être étendue à tous les transporteurs. Le représentant de Terre-Neuve fit observer que sa province n'aurait aucun avantage à tirer d'une subvention au trafic vers l'Ouest ou d'une application de la subvention à tous les modes de transport. Le Comité

ministériel reconnut, à ce propos, que Terre-Neuve constituait un cas particulier et demanda à la province de préciser davantage la nature de ses besoins. L'Île-du-Prince-Édouard estimait, pour sa part, que le retrait de la subvention aurait des répercussions négatives pour elle, en particulier sur le transport des produits agricoles. A en juger par le procès-verbal de la réunion, les représentants de l'Île-du-Prince-Édouard "ne pouvaient accepter aucune des diverses solutions de rechange mises de l'avant dans le but d'en arriver à un accord interprovincial".[55] Il fut donc décidé de soumettre les opinions exprimées à l'examen des premiers ministres et de leur demander de trancher la question au sujet du retrait ou du maintien de la subvention.

Le Groupe d'étude rédigea son rapport provisoire et MM. Higgins, Dickson et Mulder se chargèrent d'aller rencontrer chacun des quatre premiers ministres afin d'obtenir l'approbation définitive du rapport. Il fut approuvé en février 1969 par les ministres et reçut par la suite l'approbation définitive des premiers ministres. Le rapport intitulé "The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy" (Les éléments de base d'une politique des transports dans les provinces de l'Atlantique) fut ensuite envoyé à Ottawa en mars 1969.

Le rapport des premiers ministres contenait plusieurs recommandations, dont certaines faisaient appel à la coopération des provinces de l'Atlantique. Ces recommandations, exposées dans le rapport, étaient les suivantes :

1. Dans la mesure du possible, il devrait y avoir uniformité dans les quatre provinces de l'Atlantique en ce qui concerne les règlements sur le transport routier et sur les véhicules automobiles et, dans tous les cas où la chose est possible, entre les provinces de l'Atlantique et les autorités d'autres provinces ou États.

2. Les provinces doivent revoir leurs politiques fiscales applicables à l'industrie du transport routier, afin d'en assurer l'uniformité et de favoriser ainsi la croissance de l'industrie.

3. Les provinces doivent continuer à contrôler l'exploitation des entreprises de camionnage à l'intérieur de leur territoire, peu importe que ces entreprises aient une vocation locale ou interprovinciale.[56]

Dans leur rapport, les premiers ministres proposaient la création d'un organisme fédéral-provincial qui serait chargé d'administrer l'aide provenant du trésor fédéral qui était destinée à des entreprises choisies de la région de l'Atlantique. Selon le rapport :

L'organisme se chargera aussi d'administrer le régime de subventions au trafic vers l'Ouest, aux termes de la Loi révisée sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Sa première tâche consistera à étendre l'application du régime de subvention de 30 p. 100 aux marchandises passant par tous les modes de transport et à verser la subvention au transporteur. À long terme, cependant, l'organisme devra appliquer la subvention au trafic vers l'Ouest de façon sélective. La sélection proprement dite sera basée, comme c'est le cas de la subvention au transport interrégional, sur l'importance que revêt l'industrie pour l'économie d'un secteur ou de la région et sur l'importance des coûts du transport pour cette industrie.

Les personnes qui travailleront au sein de l'organisme devront être des résidents des provinces de l'Atlantique. Les bureaux d'administration de l'organisme devront être situés dans la région.

L'organisme doit par ailleurs examiner les demandes d'aide en vue de la fourniture de services et d'installations appartenant aux catégories suivantes :

a) l'implantation d'entrepôts dans des endroits stratégiques;

b) l'intensification de la mise en commun des ressources pour les producteurs régionaux, ce qui, associé aux mesures prévues en a) ci-dessus, permettrait aux expéditeurs d'éviter l'envoi de chargements incomplets et, du même coup, l'acquittement des tarifs élevés qu'engendrent ces chargements;

c) l'achat de matériel de transport spécial;

d) des terminaux centraux favorisant l'intégration du transport;

e) la mise sur pied de services de transport essentiels à la croissance de l'industrie lorsque le volume du trafic des marchandises est au départ trop faible pour que l'industrie concernée puisse fonctionner sans aide financière. Cette aide serait, bien entendu, versée pendant une période de temps limitée.

> En outre, l'organisme fédéral-provincial aurait le pouvoir d'accorder, sur demande, une aide financière au titre des frais de transport de certaines matières premières, de certains matériaux semi-ouvrés et de certaines pièces qui doivent faire l'objet d'un processus plus poussé de fabrication et de transformation dans la région. De plus, les industries pourraient demander et recevoir une aide financière pour le transport de produits destinés à des marchés autres que ceux du Canada. Le critère à observer aux fins de l'octroi de cette aide serait la mesure dans laquelle cette aide permettrait à l'entreprise qui en fait la demande de prendre de l'expansion.[57]

L'unanimité s'est donc faite à propos d'une politique commune en matière de transport dans la région; la seule ombre au tableau est venue de l'annulation du projet de chaussée de l'Île-du-Prince-Édouard. En effet, l'Île-du-Prince-Édouard ne put pour cette raison qu'approuver avec réserve cette initiative, alors que Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse appuyèrent d'emblée toutes les recommandations. Dans un télégramme daté du 5 mars 1969 adressé au Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique, le premier ministre Campbell déclarait :

> Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a pris connaissance des positions prises par Terre-Neuve, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse au sujet de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Le gouvernement de l'Î.-P.-É. vient d'apprendre que le gouvernement fédéral n'avait pas l'intention d'entreprendre la construction d'une chaussée dans le détroit de Northumberland. Cette annonce aura d'importantes répercussions sur les besoins futurs de nos expéditeurs en matière de transport.
>
> Étant donné qu'il n'est pas certain qu'il existe des services de transport capables de rivaliser en efficacité et en compétitivité avec ceux du CN, et tant que nous ne saurons pas de façon certaine quels sont les expéditeurs qui peuvent être considérés comme étant des "agents de développement économique", la province de l'Île-du-Prince-Édouard ne peut que donner une approbation provisoire de principe aux propositions de Terre-Neuve, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. L'Île-du-Prince-Édouard ne peut souscrire à ces propositions aux dépens de sa croissance économique potentielle et au détriment des industries et de l'industrie agricole, en particulier, qui dépendent fortement des services et des taux de transport et doivent jusqu'à un certain point en supporter le fardeau.[58]

Le rapport indiquait, dans sa conclusion, qu'Il fallait longuement réfléchir aux modifications à apporter à la Loi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes et mettre celles-ci en application de façon à protéger le potentiel de croissance économique de la région de toute conséquence défavorable.

LE COMITÉ PERMANENT DE LA CHAMBRE DES COMMUNES CHARGÉ DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS : RAPPORT SUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT DANS LES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Pour faire suite à l'Étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique, le gouvernement fédéral autorisait, le 30 juin 1968, le Comité permanent de la Chambre des communes chargé des transports et des communications (ci-après appelé le Comité) à tenir des audiences publiques dans les provinces de l'Atlantique. Le Comité avait pour mandat, plus particulièrement, d'étudier l'efficacité de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces Maritimes. Il fut également investi du pouvoir de faire des recommandations en ce qui concerne les modifications à apporter à la Loi et de celui de proposer des solutions de rechange pour l'aide au transport dans la région, qu'il s'agisse d'une aide qui viendrait s'ajouter à celle déjà prévue par la Loi en vigueur ou d'une aide qui viendrait s'y substituer en tout ou en partie.

Le Comité avait l'intention de tenir des audiences dans les capitales de la région, du 17 au 24 mars 1968. Toutefois, le gouvernement fédéral fut défait à l'occasion d'un vote sur une mesure fiscale présentée à la Chambre des communes le 18 février et le Comité fut contraint d'annuler ses audiences. Elles furent de nouveau annulées suite à l'annonce d'élections fédérales générales, prévues pour juin 1968.

Le Comité tint finalement ses audiences dans la région, du 17 au 24 février 1969 et reçut des mémoires, à Ottawa, du 13 au 20 mars 1969.

Le 19 mars 1969, il présentait son rapport provisoire à la Chambre des communes. Dans celui-ci, le Commité recommandait, entre autres, de prolonger la période de gel des taux applicables aux chargements non concurrentiels jusqu'au 31 décembre 1969.

Le 20 mars 1969, le ministre des Transports déposait le projet de loi C-182 qui visait à proroger la période de gel jusqu'à 12 mois. Ce qui fut fait à la requête insistante des premiers ministres de l'Atlantique et de la CTM.[59] Le projet de loi prévoyait en outre le versement de 12 millions de dollars en subventions aux transporteurs, afin de les dédommager pour le gel des taux. Le projet de loi fut adopté.

Le 17 juin 1969, le rapport définitif du Comité était déposé à la Chambre des communes. Dans ce rapport, le Comité souscrivait notamment à la recommandation, formulée dans le Rapport des premiers ministres, concernant les programmes d'aides, revus ou nouveaux. Le Comité reconnaissait que le versement de subventions directement à l'usager plutôt qu'au transporteur (comme cela se faisait à l'époque) était une proposition plus stimulante.[60] Le rapport fut accepté par la Chambre des communes le 6 mars 1970.

LE COMITÉ FÉDÉRAL-PROVINCIAL DES TRANSPORTS

Le 2 septembre 1969, un comité formé de représentants du gouvernement fédéral et des provinces était formé, qui reçut le mandat suivant :

> Examiner en détail les conséquences de l'aide au transport des marchandises dans les Maritimes sur le trafic ferroviaire dans la région. Examiner tous les services subventionnés de transport par eau, à destination ou en provenance de la région, ou exploités dans les limites de la région seulement. Recommander des révisions ou des améliorations possibles dans la prestations de ces services. Étudier la possibilité de subventionner le transport des marchandises par air et par eau, en partance de la région. Examiner en détail les conséquences économiques de l'aide au trafic sortant, aux termes de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans la région de l'Atlantique, afin de déterminer si une forme d'aide plus sélective ne permettrait pas d'utiliser plus efficacement les fonds versés par le Parlement.[61]

Les membres du Comité étaient :

pour le fédéral : M. George McLure, directeur de l'élaboration des programmes, région de l'Est, ministère de l'Expansion économique régionale (président)

M. A.C. Weaver, directeur, Analyse et planification des transports, ministère des Transports

pour le Nouveau-Brunswick : M. H.A. Nason, sous-ministre adjoint et ingénieur en chef de la Voirie.

pour Terre-Neuve : M. F.J. Kemp, directeur - Transports et Communications

pour la Nouvelle-Écosse : M^lle Zilpha Linkletter, directrice - Économie et Développement, ministère du Commerce et de l'Industrie

pour l'Île-du-Prince-Édouard : M. K.A. MacKenzie, superviseur des transports, ministère de la Voirie

Le Comité ne ressemblait pas exactement à celui qui avait été proposé dans le Rapport des premiers ministres. La CTPA estimait cependant au point de départ que le Comité serait en mesure d'apporter des modifications au régime général de subventions du transport à l'intérieur de la région. Dans l'esprit de la CTPA, les industries seraient ainsi en mesure de profiter davantage des fonds fédéraux qui seraient mis à leur disposition.

Le premier rapport du Comité fut publié le 10 juillet 1970. Il contenait plusieurs recommandations. Le rapport annuel 1970-1971 de la CTPA en donnait un résumé. Dans ce rapport, la CTPA indiquait que peu de recommandations du Comité avaient été mises en application par le gouvernement fédéral, depuis sa présentation. La CTPA soulignait qu'il était :

> ... urgent et important que la région de l'Atlantique accentue ses mesures de pression afin d'obtenir du gouvernement fédéral une aide spéciale à l'industrie en matière de transport.[62]

Les provinces de l'Atlantique prirent, quant à elles, des mesures immédiates en la matière. Conformément à la recommandation faite dans le Rapport des premiers ministres qui visait à uniformiser la réglementation touchant les véhicules automobiles, la CTPA convoqua, en octobre 1969, une réunion de hauts fonctionnaires provinciaux chargés des questions routières et de représentants des transporteurs routiers, afin de donner suite à cette recommandation.

Suite aux discussions tenues à cette réunion, les provinces modifièrent leurs règlements routiers afin d'uniformiser les limites de hauteur, de largeur et de longueur applicables aux transporteurs routiers. Les provinces s'entendirent aussi pour établir des exigences communes quant aux assurances à souscrire sur des transporteurs routiers publics.

À l'automne 1970, la CTPA entreprit la rédaction d'un mémoire portant sur les nouvelles modifications à apporter pour atteindre l'uniformité. Le précepte à la base de ce mémoire était le suivant :

> Encourager le mouvement des marchandises par transporteurs à l'intérieur des provinces de la région des Maritimes et entre les provinces de la région au moyen de règlements routiers permettant aux camionneurs d'atteindre à la plus grande efficacité possible dans leurs opérations.[63]

Le mémoire fut envoyé au premiers ministres au début de 1971. À l'époque, le Nouveau-Brunswick souscrivait à l'idée d'établir un régime uniforme de responsabilité en cas de pertes ou de dommages, aux termes d'une formule de connaissement d'usage obligatoire. Le Nouveau-Brunswick aceptait également de travailler avec les autres provinces Maritimes à la réalisation de cette uniformisation.

LA POLITIQUE DE BIEN-ÊTRE SOCIAL : RAPPORT DES MINISTRES DU BIEN-ÊTRE SOCIAL DES PROVINCES DE L'ATLANTIQUE

Le 11 octobre 1968, avait lieu à Moncton une réunion des ministres du Bien-être social des provinces de l'Atlantique. Les points suivants figuraient à l'ordre du jour de cette réunion :

1. Proposition d'une formule de péréquation en vertu du Régime d'assistance publique (RAPC), destinée à aider les provinces de l'Atlantique;
2. Révision des accords de partage des coûts en vigueur dans les provinces, au titre des services en établissements;
3. Services de bien-être pour les Indiens visés par un traité;
4. Foyers d'accueil pour jeunes femmes, institués sur une base interprovinciale;
5. École de travail social des Maritimes - Rapport d'étape sur le fusionnement avec l'Université Dalhousie;

6. Institut de technologie de la Nouvelle-Écosse;

7. Logements pour les démunis;

8. Services de réadaptation et de placement pour les diplômés de l'école des sourds de Amherst;

9. Groupe d'étude de l'union des Maritimes.[64]

Dans les discussions sur l'article un, il fut décidé de demander davantage de précisions sur les politiques qu'entendait adopter le nouveau ministère fédéral de l'Expansion économique régionale. Les discussions au sujet de nouveaux accords à frais partagés ont fait ressortir la nécessité d'obtenir des renseignements supplémentaires. Le ministre de la Santé et du Bien-être social du Nouveau-Brunswick, l'hon. L.N. Thériault, proposa que la région s'efforce d'obtenir un meilleur financement à court terme jusqu'à ce que les politiques à long terme d'expansion régionale du gouvernement fédéral aient été établies. Il fut par ailleurs convenu que les efforts des provinces de l'Atlantique au titre de l'accroissement du partage des coûts devraient avoir pour objectif "de modifier l'état actuel des choses plutôt que de demander une aide financière qui contribuerait au maintien du statu quo".[65]

À propos de l'article deux, il fut décidé que les provinces de l'Atlantique tenteraient de planifier des "programmes de services en établissements pour les enfants", en fournissant les installations nécessaires, sur la base de la coopération. Chaque province ferait connaître ses besoins particuliers à ce chapitre.

En ce qui concerne le point quatre, il fut convenu que le Nouveau-Brunswick ferait le point sur ses besoins en établissements de ce genre. Le point cinq portait sur le détail des opérations de fusionnement. Le directeur de l'école, M. Hanock, expliqua que le fusionnement était à toutes fins utiles chose faite et qu'une fois le projet concrétisé, le conseil d'administration de l'établissement serait remplacé par un conseil consultatif interprovincial.[66]

Le point neuf fut présenté par M. Fred Drummie, du Groupe d'étude de l'union des Maritimes. Il recommanda aux ministres de prendre part à l'étude sur l'union en contribuant à l'étude des modalités actuelles de prestation des services de bien-être, sur une base de coopération. Il fut décidé de former

un Comité technique qui serait chargé "d'évaluer les difficultés et les possibilités d'atteindre à l'uniformité dans l'administration et dans les normes".[67] Le Comité d'étude du bien-être était formé des personnes suivantes :

Nouveau-Brunswick	: M. Don Junk, directeur de la recherche et de la planification, ministère de la Santé et du Bien-être social
Nouvelle-Ecosse	: M. John Angus MacKenzie, directeur de la recherche sociale et de la planification, ministère du Bien-être social
Île-du-Prince-Édouard	: M. W.W. Reid, sous-ministre du Bien-être

Le Comité d'étude du bien-être connut certaines difficultés. Comme ses membres siégeaient également au sein du comité supérieur chargé d'étudier les possibilités d'accentuer les efforts de partage des coûts, en vertu du Programme d'assistance publique du Canada, et comme les ministres avaient jugé cette dernière question plus urgente, le Comité d'étude du bien-être fut dissous en octobre 1969 et l'exécution de son mandat fut confiée à MDT Associates.[68] C'est donc le rapport de MDT intitulé "Services de bien-être et union des Maritimes" qui fut présenté au Groupe d'étude de l'union des Maritimes.

Le 15 janvier 1969, le rapport provisoire sur l'accroissement du partage des coûts fut terminé; il avait pour titre "Programme d'élimination de la pauvreté dans les provinces Maritimes". Dans ce rapport, on soulignait la nécessité de mettre sur pied, dans la région des Maritimes, des programmes exhaustifs visant à améliorer la qualité des ressources, aussi bien humaines que physiques. Un programme de recyclage de la main-d'oeuvre susceptible de répondre à ses besoins en éducation, en santé, en logement et en mobilité était jugé nécessaire. Le rapport faisait également état de l'insuffisance des programmes d'aide fédéraux sous trois rapports :

1. Insuffisance de l'aide consentie aux grands programmes de perfectionnement des ressources humaines dont la responsabilité incombait aux provinces. Les programmes fédéraux à coûts partagés en vigueur et les paiements de péréquation ne tenaient pas compte des besoins par habitant plus élevés qui existaient dans les provinces Maritimes ni de la capacité contributive plus faible des provinces à cet égard.

2. Les programmes fédéraux n'ont pas permis la mise sur pied d'un programme de soutien du revenu destiné à combattre la pauvreté dans les régions rurales. Le Programme d'assistance publique du Canada a été d'un grand secours dans ce domaine, mais les provinces devant faire face à un accroissement de leurs dépenses, le programme aura eu pour effet de forcer les provinces à faire du rattrapage au titre des services de prévention et de réadaptation. Les provinces allaient donc être contraintes de réduire leurs dépenses dans d'autres secteurs ou de limiter d'elles-mêmes l'étendue de leurs besoins, aux fins de leurs propres programmes d'assistance sociale.

3. Les programmes fédéraux avaient tendance à circonscrire les besoins des provinces Maritimes à des secteurs particuliers. Les provinces estimaient que le problème était à l'échelle de la région et que, conséquemment, l'aide spéciale ne devait pas être limitée à des régions précises.[69]

Le rapport contenait les recommandations suivantes :

1. Un plan de développement d'ensemble de cinq ans pour toute la région des Maritimes axé principalement sur la modernisation du secteur primaire et sur la diversification dans le secteur secondaire. Une attention particulière serait accordée à la nécessité d'engager des dépenses additionnelles dans les domaines de la santé, de l'habitation, de l'éducation et du bien-être.

2. Les gouvernements provinciaux administreraient ces programmes afin d'en assurer "l'efficacité, l'intégration et la coordination maximales et afin de favoriser la plus grande participation locale possible".

3. Le gouvernement fédéral devrait accroître sa quote-part du partage des coûts du programme d'assistance publique du Canada.

4. Il serait préférable que cette participation accrue du fédéral soit acquise dès la mise à exécution du programme de développement. Ce faisant, le fédéral reconnaîtrait les besoins spéciaux des Maritimes et leur capacité contributive limitée.[70]

Le 25 août 1969, les ministres du Bien-être social des provinces de l'Atlantique présentèrent leur plan au ministre fédéral de la Santé et du Bien-être social, l'hon. John Munro. Étaient présents pour l'occasion, à l'Université de Moncton, outre M. Munro, l'hon. Norbert Thériault, ministre de la Santé et du Bien-être social du Nouveau-Brunswick; l'hon. Percy Gaum, ministre de la Santé publique de la Nouvelle-Écosse; l'hon. M. L. Bonnel, ministre des Services de bien-être de l'Île-du-Prince-Édouard et M. Stephen Neary, de Terre-Neuve.

L'EXPOSITION DES ÉTATS DE L'EST

WEST SPRINGFIELD (MASSACHUSETTS) DU 12 AU 21 SEPTEMBRE 1969

Fortes du succès obtenu l'année précédente, les trois provinces Maritimes, de concert avec les ministères fédéraux de l'Industrie et du Commerce et de l'Expansion économique régionale, montèrent une nouvelle "Exposition des provinces de l'Atlantique" qu'elles présentèrent à l'Exposition des États de l'est, à West Springfield, au Massachusetts.[71]

Le comité formé pour coordonner la participation à l'exposition se composait des personnes suivantes :

M. Allan Farmer, chef de la Division des services aux régions et de la promotion, ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse (président régional de l'exposition)

M. Ron Searles, chef de la commercialisation, ministère du Développement économique du Nouveau-Brunswick

M. Tom Flood, directeur, Industrial Enterprises Inc., Île-du-Prince-Édouard.

Le coût de l'effort de commercialisation fut estimé à 100 000 $. Le ministère de l'Expansion économique régionale accepta d'assumer 75 p. 100 du coût de l'exposition jusqu'à concurrence de 51 000 $. Pour chacun des exposants, les coûts à assumer variaient entre 1 000 $ et 2 500 $. L'initiative comportait quatre éléments :

1. L'exposition proprement dite.
2. Un bulletin de quatre pages intitulé "Rapport-Import" dans lequel les exposants et leurs produits étaient décrits. Le bulletin fut distribué à une liste choisie de grossistes et de distributeurs de la Nouvelle-Angleterre.
3. Une partie spectacle mettant en vedette des artistes des Maritimes.
4. Une campagne dans les médias ayant pour cible les consommateurs visant à promouvoir dans les stations de radio, de télévision et dans les journaux de la Nouvelle-Angleterre les produits provenant de la région canadienne de l'Atlantique.

Il s'agissait d'un effort de commercialisation à trois volets : faire en sorte que les produits des Maritimes pénètrent le marché de la Nouvelle-Angleterre; donner de la région des Maritimes l'image d'un excellent endroit où établir des industries; enfin, stimuler l'industrie touristique de la région.

LA CONFÉRENCE DES PREMIERS MINISTRES DE L'ATLANTIQUE CHARLOTTETOWN (ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD), LE 25 SEPTEMBRE 1969

Cette conférence était la première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique tenue dans la région depuis 1965. De 1967 à 1969, les conférences avaient été convoquées avant des conférences interprovinciales ou fédérales-provinciales qui avaient pour but de coordonner la démarche des provinces en regard de celle du gouvernement fédéral. La Conférence de 1969 fut convoquée en bonne partie pour les mêmes raisons, les premiers ministres ayant exprimé le désir de s'entendre sur un certain nombre de questions qui allaient être soulevées à la Conférence fédérale-provinciale sur la Constitution, du 8 au 10 décembre 1969, à Ottawa.

Participèrent à cette conférence :

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick, représenté par :

l'honorable Louis Robichaud, premier ministre
l'honorable A.F. Richard, ministre de la Voirie

Le gouvernement de Terre-Neuve*, représenté par :

l'honorable Alain Frecker, ministre des Affaires provinciales
M. D.Z. Sometz, sous-ministre du Développement communautaire et social

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse, représenté par :

l'honorable George I. Smith, premier ministre
l'honorable Percy Gaum, ministre des Mines

Le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard, représenté par :

l'honorable Alexander Campbell, premier ministre (président)
l'honorable Elmer Blanchard, Procureur général

---

* Le premier ministre Smallwood était absent parce qu'il était engagé dans la course à la direction du parti libéral provincial.

Les points à l'ordre du jour de la Conférence étaient :

1. les questions constitutionnelles;
2. les droits miniers offshore;
3. les taux de transport des marchandises;
4. d'autres domaines de coopération;
5. la rédaction du communiqué de presse.[72]

Presque tous les premiers ministres estimaient qu'il serait utile de s'entendre sur une position commune en ce qui concerne les inégalités économiques entre les régions, en prévision de la conférence constitutionnelle. De plus, à la faveur de travaux de prospection sous-marine en cours, les premiers ministres tenaient à demander de nouveau que leurs droits de propriété sur les ressources minières offshore soient reconnus. Les taux de transport des marchandises étaient encore à l'ordre du jour suite à l'annonce récente, par le ministre fédéral des Transports, que tous les taux de transport de marchandises dans la région de l'Atlantique allaient être gelés. Les autres domaines de coopération discutés furent l'utilisation des ordinateurs et l'uniformisation des procédures d'appels d'offres pour les travaux publics dans la région.

Bien que nous ne sachions rien des discussions proprement dites, nous savons cependant que des décisions furent prises et dévoilées à la presse. Ces décisions étaient :

1. Aucune démarche commune ne put être arrêtée à propos des inégalités économiques régionales. À défaut, il fut décidé de demander aux représentants provinciaux qui siégeaient au Comité permanent des hauts fonctionnaires de la Conférence constitutionnelle de se consulter avant leur réunion afin de s'entendre sur une position commune.

2. Les premiers ministres allaient demander instamment au gouvernement fédéral de faire connaître le libellé exact de tout projet de modification de la constitution qui aurait pour effet de reconnaître les inégalités économiques entre les régions. Les premiers ministres estimaient que de cette façon, c'est au gouvernement fédéral qu'incomberait la responsabilité légale de faire adopter et respecter les politiques en la matière. Ils décidèrent aussi d'exhorter le gouvernement fédéral à enchâsser dans la Constitution le principe de la péréquation fiscale.

3. Les premiers ministres demandèrent au gouvernement de préciser sa politique concernant les droits miniers offshore, afin de pouvoir, en contrepartie, exposer la position de leur province respective. Les premiers ministres réaffirmèrent leur droit à la propriété de ces ressources, mais ne savaient trop à quoi s'en tenir au sujet de la politique de mise en commun de toutes les ressources minérales au large des côtes que préconisait le fédéral (à l'exception de celles des eaux territoriales du nord). Cette politique n'indiquait pas les modalités de partage des revenus provenant des ressources minérales mises en commun. Les premiers ministres firent aussi observer que la politique fédérale ne définissait pas clairement les prérogatives des provinces en matière d'administration des programmes de forage pétrolier (par exemple définir des normes de sécurité et assumer la responsabilité des dommages à l'environnement).

4. Les premiers ministres décidèrent de former un comité des ministres des Ressources des provinces de l'Atlantique ayant pour mandat :

   a) de dresser une liste des questions à soulever auprès du gouvernement fédéral au sujet des ressources;

   b) de faire le point sur les aspects de la question des ressources minérales offshore sur lesquels les provinces s'entendaient;

   c) d'examiner les avenues de coopération possible avec le gouvernement fédéral sur ces questions.

5. Les premiers ministres adoptèrent une résolution condamnant l'action unilatérale du ministre des Transports et convinrent de demander des correctifs. Les premiers ministres estimaient que le gouvernement fédéral n'avait pas tenu compte d'une bonne partie des recommandations du Comité permanent de la Chambre des communes chargé des transports et des communciations, ni de certaines recommandations figurant dans le Rapport des premiers ministres.[73]

Les premiers ministres se dirent confiants de pouvoir s'assurer que les préoccupations régionales seraient prises en considération pendant les pourparlers sur la Constitution. Et le premier ministre Smith de déclarer : "Nous devons nous présenter à la Conférence avec des propositions précises (en ce qui concerne les modifications susmentionnées) et pouvoir indiquer à quel endroit nos propositions doivent s'inscrire dans la Constitution."[74] La Conférence permit, une fois de plus, de mettre en lumière les préoccupations des provinces et d'en arriver à une position commune face au gouvernement fédéral. Pour reprendre les termes mêmes employés par le premier ministre Campbell, à la conférence de presse de clôture, les discussions d'aujourd'hui ont été "productives, et se sont déroulées dans un esprit de bonne volonté et de coopération évidentes."[75]

LA CONFÉRENCE SUR LE "PROJET D'UNION DES PROVINCES DES PRAIRIES" LETHBRIDGE (ALBERTA), DU 10 AU 13 MAI 1970

Bien que cette conférence ait bien peu à voir avec la coopération entre les provinces maritimes, elle n'en revêt pas moins un certain intérêt, en ce sens que le projet d'union des Maritimes aura eu ses échos dans l'Ouest du pays. La Conférence sur le "projet d'unification des provinces des Prairies avait pour but de discuter des avantages et des inconvénients d'une union politique du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. La Conférence fut parrainée conjointement par l'Université de Lethbridge et le Herald de Lethbridge.

La Conférence accueillit 300 délégués venus entendre les propos de 30 conférenciers invités, au nombre desquels il y eut les premiers ministres des trois provinces de l'Atlantique et le ministre fédéral de l'Expansion économique régionale, l'honorable Jean Marchand. Le discours prononcé à cette conférence par Fred Drummie, directeur exécutif du Groupe d'étude de l'union des Maritimes, sur les aspects politiques de l'union, revêtait un intérêt particulier, eu égard au présent rapport.

La Conférence fut loin de connaître un succès retentissant. Les premiers ministres des provinces des Prairies rejetèrent tous trois l'idée de l'union, et le premier ministre Strom, de l'Alberta, se permit même de déclarer que si union politique il devait y avoir entre des provinces de l'Ouest, celle-ci se ferait entre l'Alberta et la Columbie-Britannique, et non entre les trois provinces des Prairies.[76]

LA DIVULGATION DU RAPPORT D'ÉTUDE SUR L'UNION DES MARITIMES CHARLOTTETOWN (ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD) LE 27 NOVEMBRE 1970

Outre le premier ministre Campbell, deux nouveaux premiers ministres présidèrent à cet événement important. M. Gerald Regan était devenu le nouveau premier ministre de la Nouvelle-Écosse au lendemain de la défaite de M. George I. Smith à l'élection du 13 octobre 1970. Le 26 octobre 1970, M. Richard Hatfield défaisait M. Louis Robichaud aux élections générales du Nouveau-Brunswick, et devenait le nouveau premier ministre. Les trois premiers ministres procédèrent à la présentation du Rapport d'étude de l'union des Maritimes en la Chambre de la Confédération, à l'endroit même où avaient siégé les délégués à la Conférence de Charlottetown de 1864.

Comme nous connaissons maintenant assez bien l'étude de l'union des Maritimes - son historique, son contenu et les recommandations qui y figuraient - nous n'allons pas nous attarder au rapport proprement dit. Cependant, il apparaît utile de citer une déclaration clé du rapport et d'en résumer les recommandations.

Voici l'extrait en question :

> Si les provinces Maritimes ne sont pas disposées à accepter les conditions et les risques inhérents à une région de la fédération canadienne frappée de dépendance chronique, elles devront trouver une façon plus réaliste de prendre en main leur destinée. Les défis que la région doit relever appellent des décisions rapides et articulées. À notre avis, pour que ces défis puissent être relevés de façon efficace et positive (par opposition à une attitude passive), il ne saurait être question que les gouvernements de cette petite région agissent de façon isolée. La seule façon de relever ces défis de façon positive sera de concevoir des mécanismes de coopération régionale rationnels et adaptés.[77]

Le Groupe d'étude estimait que pour que cette nouvelle forme de coopération se matérialise, l'union politique devait en être l'objectif final. Pour

l'atteindre, le Groupe d'étude recommandait que les provinces mettent à exécution les tâches suivantes :

1. mettre l'accent sur la planification économique régionale;
2. entreprendre des négociations régionales avec les autorités fédérales;
3. mettre sur pied des services administratifs communs;
4. uniformiser la législation;
5. coordonner les politiques provinciales en vigueur;
6. rédiger un texte constitutionnel pour un gouvernement provincial unique, pour la région des Maritimes;
7. amorcer, par étapes, la réalisation de l'union politique.

Pour l'exécution de ces tâches, le Groupe d'étude préconisait la création de trois organisations, dont les structures s'inspireraient de celles du Marché commun européen. La première de ces organisations serait un Conseil des premiers ministres des Maritimes. Cet organisme :

1. se réunirait au moins une fois tous les trois mois;
2. étudierait les recommandations que lui soumettrait une Commission des provinces Maritimes;
3. approuverait les projets communs;
4. négocierait avec le gouvernement fédéral au nom de la région;
5. coordonnerait les politiques des trois gouvernements provinciaux;
6. ferait en sorte que les trois gouvernements concluent des ententes de concertation;
7. formerait des sous-comités de ministres chargés d'examiner des questions particulières et de faire rapport sur ces questions;
8. disposerait d'un petit secrétariat permanent qui assurerait l'organisation et l'exécution du travail du Conseil.

La deuxième organisation proposée était la Commission des provinces Maritimes. La Commission serait formée de cinq membres à temps plein nommés par le Conseil (deux chacun pour le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse,

un pour l'Île-du-Prince-Édouard), et d'un président désigné par le Conseil. Elle aurait pour tâches :

1. d'élaborer un plan de développement à long terme pour la région, pour le compte du Conseil;

2. de recommander des politiques régionales communes, aux premiers ministres;

3. de rédiger des propositions en vue de l'administration en commun de politiques gouvernementales particulières;

4. d'élaborer des projets d'unification des services gouvernementaux;

5. de recommander des projets de loi uniformes à l'Assemblée législative unie;

6. d'élaborer des projets de constitution d'une seule province et de les soumettre à l'Assemblée;

7. de soumettre au Conseil et à l'Assemblée des projets, des échéanciers et des procédures en vue de la réalisation de l'union politique;

8. de soumettre, au Conseil et à l'Assemblée, des budgets et des estimations du coût des services et projets communs;

9. de préparer des rapports annuels sur les progrès réalisés en regard des objectifs d'union et de coopération, pour l'Assemblée.

La troisième organisation proposée était l'Assemblée législative unie, qui serait formée de tous les députés des trois assemblées législatives provinciales, réunies en une seule, qui :

1. siégerait une fois l'an pendant quelques semaines afin de recevoir les rapports préparés par le Conseil et la Commission et d'en discuter;

2. examinerait toutes les propositions de la Commission;

3. déterminerait les dernières modalités de ratification de l'union.

Le premier ministre Hatfield, du Nouveau-Brunswick, déclara à la presse : "La Commission nous a proposé une formule qui nous permettra d'examiner sérieusement la possibilité de réaliser l'union politique."[78] Il avait déjà, comme chef de l'opposition, plaidé en faveur d'une union politique intégrale, en plusieurs occasions. La réaction du premier ministre Regan, plus modérée, fut de déclarer : "Si j'acquiers la ferme conviction que l'union sera plus avantageuse, je m'en ouvrirai publiquement à mes concitoyens."[79] Le premier

ministre Campbell déclara ne pas pouvoir prendre position au sujet de l'union "tant que la question n'aura pas été examinée dans tous ses aspects."[80]

LA DÉCISION D'ÉTABLIR UN CONSEIL DES PREMIERS MINISTRES DES MARITIMES, LE 27 JANVIER 1971

Les trois premiers ministres des Maritimes se réunirent à Halifax pour discuter des recommandations qui accompagnaient le Rapport du Groupe d'étude de l'union des Maritimes. C'était la première fois qu'ils se rencontraient depuis la présentation du Rapport, le 27 novembre 1970. Participèrent aussi à cette rencontre M. Fred Drummie, qui devint secrétaire du cabinet de la Nouvelle-Écosse, M. Fred Arsenault, chef de cabinet du premier ministre Hatfield, et M. Arthur Parks, adjoint du premier ministre Hatfield.

Les premiers ministres discutèrent d'abord d'énergie marémotrice et convinrent que cette question concernait la région des Maritimes, dans son ensemble, parce que l'énergie produite aurait à franchir les frontières des provinces. Il appert que le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse prirent des positions différentes sur le sujet, en ce qui concerne l'échéancier, la mise en marche, la propriété et le mode de financement du projet de développement.

Ces positions furent mises en lumière au cours de discussions que tinrent le premier ministre Regan et un groupe de financiers britanniques ayant à leur tête le baron Edmond de Rotschild. Le premier ministre Regan estimait que le projet de développement devait être financé à l'aide de capitaux privés. Il croyait que les 2 milliards de dollars nécessaires constituaient une somme que les gouvernements provinciaux et fédéral pouvaient difficilement réunir et que cela risquait de retarder le projet. Le premier ministre était d'accord pour accepter une aide fédérale, mais considérait que la réalisation du projet d'énergie marémotrice était une question que les deux provinces concernées devaient elles-mêmes résoudre.[81]

Un rapport de presse daté du 20 mai 1971 exposait la position du premier ministre Hatfield. M. George McInernay, président de la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick, déclara à la presse que le gouvernement du Nouveau-Brunswick souhaitait voir le projet de développement énergétique

financé en majeure partie à l'aide de fonds provinciaux plutôt que par des capitaux privés. Le Nouveau-Brunswick tenait à ce que l'énergie produite alimente le marché des provinces Maritimes, tandis que la Nouvelle-Écosse voulait en exporter une partie à l'État de New York."[82] Telles étaient, sans équivoque, les positions défendues par les deux gouvernements à la réunion des premiers ministres du 27 janvier.

La réunion porta principalement sur les recommandations faites par le Groupe d'étude de l'union des Maritimes. Nous savons peu de choses des discussions que les premiers ministres tinrent en privé, mais trois décisions importantes furent prises suite à cette réunion. D'abord, les premiers ministres acceptèrent de former le Conseil des premiers ministres des Maritimes. Ils conclurent, par ailleurs, une entente de principe prévoyant la création, à une date ultérieure, de la Commission des provinces Maritimes. Enfin, ils convinrent de recommander à leur assemblée législative la création d'une Assemblée législative unie.

Selon les termes du communiqué de presse, les premiers ministres décidèrent que le Conseil se réunirait au moins une fois par trimestre "pour étudier les questions d'intérêt régional, mettre de l'avant des politiques coordonnées et s'entendre sur des mesures de coopération."[83] Il fut également décidé de recruter dès que possible un secrétaire permanent pour le Conseil et que la première réunion du Conseil se tiendrait en mai.

Les premiers ministres décidèrent de recommander à leur assemblée législative de nommer chacune cinq députés qui siégeraient au Comité mixte en matière de législation qui aurait pour mandat d'examiner la proposition du groupe d'étude de l'union des Maritimes, d'instituer une Assemblée législative unie et aussi d'étudier des méthodes visant à uniformiser la législation relative à des questions spécifiques.

Les premiers ministres avaient chacun une opinion distincte en ce qui concerne l'union politique. Le premier ministre Hatfield indiqua qu'il soutiendrait le projet d'union avec enthousiasme, dans la mesure où le gouvernement fédéral y apporterait son soutien financier. Le premier ministre Regan estimait qu'il était possible d'en arriver à une meilleure coopération sans qu'une union politique soit nécessaire. Le premier

ministre Campbell n'était toujours pas convaincu, à l'époque, que l'union politique soit nécessaire.[84] En dépit de ces opinions partagées, les premiers ministres avaient acquis une perception commune de la région, en ce sens qu'ils reconnaissaient la nécessité de créer un organisme de décision qui élaborerait des stratégies communes qui seraient soumises au gouvernement fédéral et prendrait des décisions concertées en matière de politiques et de planification.

CONCLUSION

À la Conférence annuelle de l'Institut d'administration publique du Canada du 13 septembre 1976, M. Fred Drummie déclarait :

> Comment ne pas s'étonner de ce qu'un rapport déposé le 27 novembre (1970) en la Chambre de la Confédération à Charlottetown ait été adopté à peine deux mois plus tard. À ma connaissance, aucune Commission royale, dans (l'histoire de) notre pays n'y est encore parvenue. Mais les choses ne s'arrêtent pas là. Quatre mois plus tard, les trois provinces signaient une entente officielle et exécutoire. Enfin, et de surcroît, voilà que cette entente a été approuvée par les assemblées législatives et que, conséquemment, des institutions officielles de coopération régionale ont été créées.[85]

La création du Conseil des premiers ministres des Maritimes fut le point culminant d'une période de coopération intense entre les gouvernements des provinces Maritimes, qui aura commencé par une proposition présentée par le premier ministre Robichaud et se sera terminée par un accord relatif à la création du Conseil. La période aura été caractérisée par un recours accru aux comités ministériels interprovinciaux et par un grand nombre d'initiatives mixtes.

Les premiers ministres s'étaient entendus sur un grand nombre de stratégies communes à propos de questions importantes. Le Rapport des premiers ministres sur les transports, le rapport des ministres du Bien-être social et les propositions de promotion commerciale sont autant d'indications que les provinces s'acheminaient vers une plus grande coordination de leurs politiques. Cette période donna donc lieu à la réalisation d'objectifs énoncés pour la première fois, quinze ans plus tôt, à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique.

CONCLUSION

Dans une thèse récente portant sur le Conseil des premiers ministres des Maritimes, on peut lire ceci :

> Le Conseil des premiers ministres des Maritimes (CPMM) est une expérience particulièrement intéressante dans le contexte du fédéralisme canadien. Au sein de la Confédération canadienne, les provinces Maritimes sont des entités distinctes qui, à certains égards, entretiennent des rapports de concurrence. Malgré cela, plus que toutes les autres provinces, elles ont cherché à promouvoir l'intégration par divers projets de coopération.[1]

Le Conseil est sans contredit le symbole par excellence de la coopération interprovinciale; mais les vingt années d'efforts qui ont précédé sa création ne sont pas moins dignes d'intérêt. À partir de 1951, les premiers ministres de l'Atlantique/des Maritimes se mirent en quête d'une formule par laquelle il serait possible de promouvoir leurs intérêts communs en matière de développement social et économique.

Cette période d'apprentissage eut pour point de départ le rapport intitulé "Le développement industriel dans les provinces Maritimes", préparé par M. C.H. Blakeny, du Comité du développement industriel de la Chambre de commerce des provinces Maritimes. La proposition initiale de M. Blakeny, visant l'établissement d'une commission industrielle permanente pour la région, fut remaniée plusieurs fois. Néanmoins, à la Conférence-table ronde de septembre 1953, à laquelle prirent part le Comité exécutif de la Chambre de commerce et les premiers ministres (ou leurs représentants) des quatre provinces de l'Atlantique, le projet de création d'un conseil économique du secteur privé fut approuvé.

Le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA), créé en 1954, était avant tout un organisme du secteur privé, mais sa formation ne fut pas sans subir l'influence marquée des premiers ministres de l'Atlantique, et en particulier celle du gouvernement de Terre-Neuve, qui participa directement au financement du CEPA, par la voie de son ministère du Développement économique. Le premier ministre Smallwood, qui n'était pas en faveur d'une forte participation du secteur privé dans des organismes interprovinciaux, décida de substituer au financement du secteur privé du CEPA, l'aide financière de son gouvernement.

Le mandat du CEPA portait sur quatre domaines où, selon les conclusions de la Conférence-table ronde de 1953, la coopération interprovinciale était nécessaire. Ces domaines étaient l'agriculture, l'expansion du commerce, la promotion du tourisme et la production d'énergie. En dépit des efforts du CEPA dans ces domaines, les premiers ministres n'étaient toujours pas décidés à intervenir de façon plus énergique dans le développement économique de la région, si bien que le nouveau point de mire de la coopération interprovinciale menaçait de s'estomper, faute d'un défi valable en fonction duquel les efforts de coopération des premiers ministres pourraient être orientés.

Le défi recherché fut lancé aux provinces dans un discours du premier ministre Saint-Laurent, en avril 1956. Celui-ci proposait de relancer l'économie de la région de l'Atlantique. Sa déclaration comportait cependant une réserve, à savoir que la relance devait venir de la région de l'Atlantique, sous forme d'initiatives des gouvernements provinciaux. De son côté, le premier ministre Saint-Laurent s'engageait, au nom du gouvernement fédéral, à soutenir pleinement les provinces dans leurs efforts.

Cette déclaration ne manqua pas de surprendre les premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Pendant presque toute la période de l'après-guerre, les politiques du gouvernement fédéral en matière d'économie avaient été inspirées des principes du libéralisme économique, de la doctrine du laissez-faire. Jusque-là, jamais il n'avait été question de tenir compte des priorités régionales en matière de développement économique (si l'on fait exception de la Loi sur le rétablissement agricole des Prairies et de la Loi sur l'utilisation des terrains marécageux des provinces Maritimes), puisque le gouvernement fédéral venait en aide à toutes les provinces, sans égards

particuliers pour aucune d'entre elles. Dans ce contexte, le fait que le premier ministre reconnaissait les inégalités entre les régions et faisait du développement régional une priorité était le signe qu'un virage important s'amorçait dans les politiques fédérales en matière d'économie.

Les provinces de l'Atlantique n'allaient pas tarder à relever ce défi. Le premier ministre Flemming, du Nouveau-Brunswick, convoqua, pour juillet 1956, une conférence des premiers ministres de l'Atlantique, qui permit de lancer tout au plus quelques projets de coopération de peu d'envergure, ce qui n'empêcha pas les premiers ministres de se dire satisfaits des progrès accomplis en matière de coopération, suite à leurs discussions. Un Comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique fut formé, qui reçut mandat et pouvoir de mettre à l'étude des sujets d'intérêt commun. Ce comité remplaça le Comité spécial chargé de l'ordre du jour que le gouvernement du Nouveau-Brunswick avait formé en vue de la Conférence de 1956. Il ne reçut pas pour mandat de soumettre à la discussion des premiers ministres des propositions de politiques bien structurées, mais plutôt de leur proposer des défis sur le plan opérationnel.[2]

Le Comité permanent reçut un mandat similaire. Il devait en effet inscrire à l'ordre du jour de conférences ultérieures des questions qui avaient fait l'objet de discussions à des conférences antérieures, notamment les politiques tarifaires, le développement des industries de défense, la mise en marché du poisson et des produits agricoles, l'expansion du commerce et d'autres sujets importants pour la région. Le Comité devait toutefois éprouver des difficultés à atteindre ses objectifs. Il fut donc décidé, à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1957, de reconstituer le Comité permanent, qui porterait désormais le nom de Comité des premiers ministres; ce petit comité officiel reçut pour mandat d'organiser des conférences, aussi bien au niveau des ministères qu'à celui des premiers ministres.

D'autres comités, chargés chacun de s'occuper d'une question débattue pendant la Conférence, furent formés à l'occasion de cette rencontre. Ces comités sont le Comité de représentation des provinces de l'Atlantique, le Comité des terres septentrionales et le Comité des projets d'immobilisation. Il fut par ailleurs décidé que la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique

deviendrait une organisation interprovinciale permanente dont les réunions coïncideraient avec les conférences annuelles du CEPA.

La décision de faire de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique un événement permanent, avec tous les mécanismes de coordination que cela suppose, donna lieu à la réalisation de plusieurs projets en collaboration avec le gouvernement fédéral (comme les subventions à l'exploitation du charbon et les subventions de redressement aux provinces de l'Atlantique) ainsi qu'à des projets réalisés en commun dans les provinces de la région. Parmi les projets régionaux les plus remarquables, mentionnons l'établissement de la Maison des provinces de l'Atlantique (en mai 1958) et le réseau électrique interprovincial (en novembre 1959).

Un pas de plus fut franchi dans le perfectionnement des mécanismes de coordination de la coopération interprovinciale à la Conférence des premiers ministres de 1958. L'Office des recherches des provinces de l'Atlantique (ORPA) fut autorisé à concentrer l'aide financière affectée à la recherche dans la région, à coordonner les efforts de recherches et à mettre en branle d'autres projets de recherche.

Le rôle de l'ORPA perdit cependant de son envergure, avec la création en 1963 de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, dont le mandat consistait à mettre au point une stratégie d'ensemble de développement régional pour le compte du gouvernement fédéral, dans la lignée des recommandations du rapport de la Commission Gordon. Le fonds de 100 millions de dollars mis à sa disposition lui donna par ailleurs les moyens de mettre à exécution ses projets d'expansion. Les ressources de l'Office pour la recherche étaient largement supérieures à celles dont disposait l'ORPA; si l'on ajoute à cela le fait que les premiers ministres accordèrent la priorité, de 1962 à 1965, aux projets fédéraux, on comprend comment il se fait que le rôle de l'ORPA ait perdu de son importance, au fil des ans. À la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1967, l'ORPA demanda aux premiers ministres de clarifier son mandat. L'Office fit valoir que les efforts de recherche et de planification régionales étaient de plus en plus pris en charge à l'échelon national, ce qui exigeait une réponse de la part de la région.

La révision de mandat demandée n'eut jamais lieu. À la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique de 1968, l'ORPA proposa la création d'un Secrétariat consultatif en matière politique auprès des premiers ministres de l'Atlantique, qui aurait à sa disposition un personnel de soutien réduit, mais compétent. Le Secrétariat assumerait les responsabilités de l'ORPA et s'occuperait par ailleurs, de concert avec l'Office d'expansion économique de la région atlantique, de formuler des politiques de développement régional. Il lancerait également des initiatives strictement interprovinciales. Quoi qu'il en soit, la proposition de l'ORPA ne fut suivie d'aucune décision, et l'ORPA fut dissous en 1969.

La préoccupation à l'égard des initiatives du gouvernement fédéral dans le domaine du développement contribua aussi à la perte d'influence du CEPA auprès des premiers ministres de l'Atlantique. Après la création de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, le CEPA participa rarement aux Conférences des premiers ministres de l'Atlantique. Le CEPA se préoccupait lui aussi des démarches du gouvernement fédéral en matière de développement régional. Dès 1963, le CEPA reconnut que son influence auprès des premiers ministres diminuait et que l'aide qu'il recevait du secteur privé ne lui suffisait pas pour poursuivre ses activités. Le CEPA n'en continua pas moins d'exhorter les premiers ministres à élaborer des projets régionaux et à se prémunir contre une trop grande ingérence de la part du gouvernement central.

Si la période de 1961 à 1965 fut marquée par la dépendance à l'égard des initiatives fédérales de développement, celle de 1965 à 1971 le fut par le retour à un équilibre entre coopération interprovinciale et coopération fédérale-régionale. C'est aussi pendant cette dernière période que Terre-Neuve cessa de participer aux conférences des premiers ministres des provinces de l'Atlantique. La coopération interprovinciale devint, dès lors, l'affaire des trois provinces Maritimes, principalement.

Le phénomène ne fit que se confirmer après que le premier ministre Robichaud, du Nouveau-Brunswick, eut présenté son projet d'union des Maritimes. La création du Groupe d'étude de l'union des Maritimes qui allait en résulter fut par conséquent importante, de par le rôle que ce groupe allait jouer comme instrument d'étude et de promotion de la coopération dans la région

des Maritimes. Au cours de cette période, bon nombre de comités ministériels interprovinciaux furent créés, qui reçurent pour mandat d'étudier des moyens d'intensifier la coopération en matière de tourisme et d'expansion industrielle. La coopération entre les provinces eut notamment pour résultat la mise sur pied du Programme d'arpentage et de cartographie des provinces de l'Atlantique, la participation à l'Exposition des États de l'est et la présentation du pavillon de l'Atlantique à Expo 67. La réponse régionale aux politiques fédérales se concrétisa surtout dans les domaines des transports, de la santé et des services sociaux.

En rétrospective, les recommandations du Groupe d'étude de l'union des Maritimes se révélèrent moins surprenantes qu'il n'y paraissait à première vue. En d'autres termes, la coopération interprovinciale était très répandue mais la région avait pendant trop longtemps compté sur les politiques fédérales pour assurer son expansion. La création du ministère de l'Expansion économique régionale contribua à affirmer davantage la présence du gouvernement fédéral dans les affaires régionales et il était clair qu'il fallait, au plus tôt, prendre des mesures afin de préserver le rôle de la région des Maritimes, comme partenaire à part entière de la Confédération canadienne.

Le Groupe d'étude de l'union des Maritimes se mit à la recherche de moyens qui permettraient d'accroître la coopération interprovinciale et, à terme, l'intégration. Dans son rapport, le Groupe recommanda l'union politique complète et proposa que les décisions stratégiques soient laissées aux premiers ministres. La création du Conseil des premiers ministres des Maritimes vint donc consacrer la nécessité d'une plus grande intégration des trois gouvernements des provinces Maritimes et d'une coordination accrue entre eux.

Les trois objectifs du Conseil des premiers ministres des Maritimes - promouvoir l'unité de but, assurer la plus grande coordination possible et établir un cadre approprié pour des actions et des initiatives conjointes - s'inspire de la philosophie du rapport Blakeny, de 1951, rapport qui amorça le processus d'intensification de la coopération interprovinciale.[3] Comme M. Blakeny l'écrivait dans son rapport : "Pour que nos provinces puissent atteindre leurs objectifs, nous devons nous concerter et nous entendre sur ce

que nous allons défendre." Nous pouvons donc conclure que la création du Conseil des premiers ministres des Maritimes fut l'aboutissement de 20 ans d'efforts consacrés à la recherche d'une formule mieux structurée de coopération interprovinciale.

Annexe A

Principaux acteurs

(en ordre alphabétique)

Anglin, G.G.	Président de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, en 1953.
Arsenault, Frédérick	Secrétaire du Groupe d'étude de l'union des Maritimes, de 1968 à 1970.
Bergasse, Joseph	Directeur général adjoint, Industrial Enterprises Inc., Île-du-Prince-Édouard.
Blakeny, C.H.	Président du Comité de développement industriel de la Chambre de commerce des provinces Maritimes. Auteur de "Le développement industriel des provinces Maritimes", 1951.
Boudreau, Alexandre-J.	Directeur de l'extension de l'enseignement, Université de Moncton, 1964.
Cairncross, A.K.	Département de recherche sociale et économique, Université de Glasgow. Auteur de "Le développement économique et les provinces de l'Atlantique", 1961.
Campbell, Alexander B.	Premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, de 1966 à 1978.
Carson, Kenneth	Chef de cabinet du premier ministre Flemming, du Nouveau-Brunswick, de 1954 à 1960.
Connolly, Harold	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, 1954.
Crosby, J.M.	Président, Commission des transports des Maritimes.
Desbrisay, L.G.	Ministre de l'Industrie, gouvernement du Nouveau-Brunswick, de 1960 à 1970.
Deutsch, J.J.	Recteur de l'Université Queen's, en 1968. Président du Conseil économique du Canada. Conseiller spécial auprès du Groupe d'étude de l'union des Maritimes, de 1968 à 1970.
Dickson, Craig	Directeur exécutif de la Commission des transports des Maritimes. Secrétaire-coordonnateur du Groupe de travail relevant du Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique, 1968.
Diefenbaker, John G.	Premier ministre du Canada, de 1957 à 1963.

Drummie, Fred	Secrétaire au Conseil du Trésor, gouvernement du Nouveau-Brunswick, en 1960. Conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick, de 1961 à 1968. Directeur exécutif du Groupe d'étude de l'union des Maritimes, de 1968 à 1970.
Farmer, Alan	Chef de la Division des services régionaux et de la commercialisation, ministère du Commerce et de l'Industrie, gouvernement de la Nouvelle-Écosse. Président régional provincial de l'Exposition des provinces de l'Atlantique à l'Exposition des États de l'est de 1968.
FitzRandolph, R.S.	Contrôleur général, gouvernement du Nouveau-Brunswick, 1956.
Flemming, Hugh John	Premier ministre du Nouveau-Brunswick, de 1952 à 1960. Ministre du Revenu, du gouvernement du Canada, 1963.
Gallagher, Delbert W.	Adjoint au conseiller économique du gouvernement du Nouveau-Brunswick, de 1957 à 1960. Conseiller économique, 1960. Président de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique, de 1961 à 1968. Directeur général de la Société de relèvement économique de l'Île-du-Prince-Édouard, 1966.
Ganong, R. Whidden	Président du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, de 1955 à 1956.
Hatfield, Richard B.	Premier ministre du Nouveau-Brunswick, de 1970 à nos jours.
Hellyer, Paul	Ministre des Transports, gouvernement du Canada, de 1967 à 1969.
Hicks, Henry D.	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, de 1954 à 1956.
Jamer, H. Watson	Agent général de la Maison des provinces de l'Atlantique, de 1958 à 1968.
Johnson, Arthur	Sous-ministre du Développement économique du gouvernement de Terre-Neuve. Vice-président du Conseil économique des provinces de l'Atlantique. Président de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique, de 1958 à 1960. Président du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, 1960.

Jones, W.S.K.	Ministre du Commerce et de l'Industrie du gouvernement de la Nouvelle-Écosse, 1965. Commissaire général du pavillon des provinces de l'Atlantique, à Expo 67.
Lewis, P.J.	Ministre sans portefeuille du gouvernement de Terre-Neuve en 1953.
Linkletter, Zilpha	Directrice - Économie, ministère du Commerce et de l'Industrie, gouvernement de la Nouvelle-Écosse.
Macdonald, Angus L.	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, de 1943 à 1954.
Mackay, A. Murray	Président de la Commission des transports des Maritimes.
MacLeod, Innis	Chef de cabinet du premier ministre Stanfield de la Nouvelle-Écosse, de 1956 à 1967.
MacLeod, Robert	Chef de cabinet du premier ministre Matheson, de l'Île-du-Prince-Édouard, de 1956 à 1959.
Mann, O. Nelson	Directeur exécutif (vice-président exécutif) du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, de 1954 à 1970. Secrétaire du Comité permanent de la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, 1956. Secrétaire du Comité de l'énergie du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, 1958.
Marchand, Jean	Ministre des Forêts et du développement rural du gouvernement du Canada, 1968. Ministre de l'Expansion économique régionale, 1969.
Matheson, Alexander W.	Premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, de 1953 à 1959.
Nowlan, George	Ministre du Revenu du gouvernement du Canada, de 1957 à 1963; ministre des Finances, 1963.
Parkes, A.T.	Secrétaire exécutif de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, 1954.
Parks, Arthur C.	Directeur de la recherche au Conseil économique des provinces de l'Atlantique, 1958.
Pearson, Lester B.	Premier ministre du Canada, de 1963 à 1968.
Plow, Maj.-Gén. E.C.	Directeur régional pour l'Atlantique, à Expo 67.
Pushie, Gordon	Directeur du développement économique, gouvernement de Terre-Neuve, de 1953 à 1962.

Regan, Gerald	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, de 1970 à 1978.
Roberts, Willis	Directeur des levés pour le Nouveau-Brunswick. Président de l'Institut canadien d'arpentage. Directeur technique - Programme de levés et de cartographie des provinces de l'Atlantique, 1968.
Robichaud, Louis. J.	Premier ministre du Nouveau-Brunswick, de 1960 à 1970.
Searles, Ron	Directeur de la commercialisation, ministère du Développement économique, gouvernement du Nouveau-Brunswick, de 1968 à 1869.
Shaw, Walter R.	Premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, de 1959 à 1966.
Smallwood, Joseph R.	Premier ministre de Terre-Neuve, de 1949 à 1972.
Smith, George I.	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, de 1967 à 1970.
Smith, professeur W.Y.	Professeur d'économie à l'Université du Nouveau-Brunswick. Conseiller économique auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick, de 1954 à 1960. Président du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, de 1961 à 1962. Président du Conseil de développement de la région de l'Atlantique, 1969.
Stanfield, Robert L.	Premier ministre de la Nouvelle-Écosse, de 1956 à 1967.
Saint-Laurent, Louis S.	Premier ministre du Canada, de 1948 à 1957.
Taylor, Kenneth W.	Sous-ministre des Finances du gouvernement du Canada, de 1953 à 1963. Conseiller spécial auprès du Conseil privé en 1964. Professeur d'économie politique à l'Université McMaster. Fut pressenti pour prendre la tête du Groupe d'étude de l'union des Maritimes.
Tweeddale, R.E.	Directeur général de la Commission d'énergie électrique du Nouveau-Brunswick. Membre du Conseil des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique, de 1966 à 1968.
Wardell, Brigadier M.	Éditeur du Daily Gleaner de Frédéricton et du Atlantic Advocate. Président de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, en 1963.
Weeks, E.P.	Directeur administratif de l'Office d'expansion économique de la région atlantique, de 1966 à 1968.

Annexe B

Chronologie

Juillet 1948	Conférence commerciale Nouvelle-Angleterre-provinces Maritimes, à Digby, en Nouvelle-Écosse.
1949	Création du Comité interprovincial de planification des provinces Maritimes en matière de santé.
1er octobre 1951	Présentation du rapport intitulé "Le développement industriel des provinces Maritimes", par M. C.H. Blakeny, président du Comité de développement industriel à l'Assemblée annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, à Sydney, en Nouvelle-Écosse.
8 octobre 1952	"Projet d'étude des conditions économiques dans les provinces Maritimes (Atlantiques)" de M. C.H. Blakeny approuvé à l'unanimité à l'Assemblée annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard).
14 septembre 1953	Conférence-table ronde, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Sont présents : les premiers ministres Hugh John Flemming (Nouveau-Brunswick), Angus L. Macdonald (Nouvelle-Écosse) et Alexander Matheson (Île-du-Prince-Édouard); l'hon. P.J. Lewis, représentant le gouvernement de Terre-Neuve; et le Comité exécutif de la Chambre de commerce des provinces Maritimes. Il est décidé de créer le Conseil économique des provinces de l'Atlantique (CEPA).
28 septembre 1954	Assemblée de création du CEPA, à Halifax (Nouvelle-Écosse). Sont présents : les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Joseph R. Smallwood (Terre-Neuve), Henry D. Hicks (Nouvelle-Écosse), A. Matheson (Île-du-Prince-Édouard); des membres du CEPA; et M. Walter P. Raleigh, vice-président exécutif du Conseil de la Nouvelle-Angleterre.
27 janvier 1955	Deuxième assemblée de création du CEPA, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. M. Nelson Mann nommé directeur exécutif. Adoption de la charte et des règlements.
28 mars 1955	Première assemblée générale du CEPA. M. R.W. Ganong élu président.

15 mai 1955	Deuxième réunion du conseil d'administration du CEPA. Création de comités de travail permanents (sur le commerce, l'énergie, le tourisme et l'agriculture).
Du 14 au 16 septembre 1955	Colloque du CEPA intitulé "L'économie de la région de l'Atlantique" à l'Université du Nouveau-Brunswick, à Frédéricton (Nouveau-Brunswick). Y assistent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Hicks (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard).
24 avril 1956	Discours du premier ministre Louis Saint-Laurent devant le Congrès du travail du Canada, à Toronto, en Ontario, dans lequel il plaide en faveur du redressement économique de la région de l'Atlantique.
9 juillet 1956	Première Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Frédéricton, au Nouveau-Brunswick, à laquelle participent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Hicks (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard). Formation du Comité consultatif permanent.
17 et 18 septembre 1956	Conférence mixte CEPA-Conseil de la Nouvelle-Angleterre, à Bar Harbour, dans le Maine. Formation de comités de liaison permanents.
28 novembre 1956	Rencontre des premiers ministres des provinces de l'Atlantique et des sous-ministres de l'Agriculture avec la Fédération de l'agriculture des Maritimes, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. Présentation conjointe d'un mémoire au ministre fédéral de l'Agriculture, le 24 décembre 1956.
30 novembre 1956	Première conférence annuelle du CEPA, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Y assistent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Robert Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard). Création de comités provinciaux chargés de coordonner les travaux des comités permanents.
20 mars 1957	Rencontres entre l'exécutif du CEPA et le premier ministre John Diefenbaker et des membres du Cabinet fédéral, à Ottawa, en Ontario. L'honorable Robert L. Winters, ministre des Travaux publics, nommé agent de liaison entre le Cabinet et le CEPA.
5 février 1957	Réunion du Comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

7 et 8 mai 1957	Exposition du vêtement et de la chaussure de l'Atlantique, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, parrainée par le CEPA et l'Association des manufacturiers canadiens (division de l'Atlantique).
8 mai 1957	Deuxième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Y assistent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard). Le Comité des projets d'immobilisation, le Comité des terres septentrionales, le Comité de représentation des provinces de l'Atlantique et le Comité des premiers ministres (en remplacement du Comité permanent) y sont créés.
23 et 24 septembre 1957	Troisième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, conjointement avec la deuxième conférence annuelle du CEPA. Y assistent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard). Formation d'un comité avec mandat d'établir un Bureau de l'Agent général au Royaume-Uni.
28 et 29 avril 1958	Salon et congrès de l'alimentation de l'Atlantique, à Moncton, au Nouveau-Brunswick, parrainé par le CEPA.
28 mai 1958	Ouverture de la Maison des provinces de l'Atlantique du Canada au Royaume-Uni avec M. H. Watson Jamer comme agent général. Assistent à l'événement les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard), qui se rendent par la suite visiter l'Exposition universelle et internationale de Bruxelles, en Belgique.
Du 3 au 5 août 1958	Deuxième conférence économique CEPA - Conseil économique de la Nouvelle-Angleterre, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick.
22 et 23 septembre 1958	Quatrième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Saint-Jean, Terre-Neuve, tenue en même temps que la conférence annuelle du CEPA. Y participent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard). Création de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique.

17 et 18 octobre 1958	Colloque du CEPA intitulé "Examen et évaluation des besoins et des possibilités en matière de recherches économiques et socio-économiques dans les provinces de l'Atlantique", à l'Université Dalhousie, à Halifax, Nouvelle-Écosse.
11 décembre 1958	Première réunion de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique. M. Arthur Johnson nommé président.
Janvier 1959	Lancement, par le CEPA, du Programme de promotion et d'identification des produits de la région de l'Atlantique.
27 mai 1959	Exposition industrielle des provinces de l'Atlantique, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick.
14 et 15 septembre 1959	Cinquième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, tenue en même temps que la conférence annuelle du CEPA. Y participent les premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Walter Shaw (Île-du-Prince-Édouard).
18 novembre 1959	Accord signé entre la Commission de l'énergie électrique du Nouveau-Brunswick, le Conseil de l'énergie de la Nouvelle-Écosse et la Société d'électricité et d'énergie de la Nouvelle-Écosse, en vue de l'établissement d'un réseau électrique interprovincial.
5 janvier 1960	Rencontre du Comité de gestion du CEPA, des sous-ministres de l'Industrie des provinces de l'Atlantique et de représentants de l'Association des manufacturiers canadiens, qui conviennent de créer le Comité de planification des exportations. Réunion du sous-comité des sous-ministres, le 25 juillet 1960, à Halifax, Nouvelle-Écosse.
Du 2 au 5 avril 1960	Les premiers ministres des provinces de l'Atlantique sont à Londres, au Royaume-Uni, pour inaugurer la liaison Halifax-Londres, de la Trans-Canada Airlines.
13 avril 1960	Création de l'École interprovinciale des sourds, à Amherst, en Nouvelle-Écosse.
21 septembre 1960	Sixième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. À Halifax, en Nouvelle-Écosse, tenue en même temps que la conférence annuelle du CEPA. Y participent les premiers ministres Louis Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Shaw

	(Île-du-Prince-Édouard). Sont aussi présents des sénateurs et des députés fédéraux de la région de l'Atlantique.
22 septembre 1960	Inauguration du réseau électrique interprovincial.
Février 1961	L'Office des recherches des provinces de l'Atlantique rend public le document de M. A.K. Cairncross intitulé "Le développement économique et les provinces de l'Atlantique".
10 avril 1961	Dépôt du rapport de la Commission royale MacPherson sur les transports à la Chambre des communes, à Ottawa, Ontario.
8 décembre 1961	Septième Conférence annuelle des premiers ministres de l'Atlantique, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Y participent les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Shaw (Île-du-Prince-Édouard).
1962	Création du Comité inter-universitaire des sciences des provinces de l'Atlantique.
23 juillet 1962	Huitième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Saint-Jean, Terre-Neuve. Y prennent part les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et M. David Stewart, secrétaire provincial et M. Melvin McQuaid, trésorier, qui représentent le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard. Création du Comité ministériel interprovincial des transports.
10 septembre 1962	Des économistes du CEPA et du Conseil de la Nouvelle-Angleterre se réunissent à l'Université du Maine, à Orono, et conviennent d'examiner les moyens à prendre pour améliorer les liens de coopération entre les deux régions.
24 septembre 1962	Les sous-ministres de l'Industrie des provinces de l'Atlantique se réunissent en compagnie de l'agent général Watson Jamer, afin de discuter de la Maison des provinces de l'Atlantique.
1er novembre 1962	Une délégation du CEPA se réunit en compagnie de membres du Cabinet fédéral afin de discuter du projet de création de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Mise sur pied d'un groupe d'organisation composé de l'hon. Hugh John Flemming, de l'hon. George Nowlan, de M. Nelson Mann, et de M. W.Y. Smith pour préparer une ébauche de loi à cette fin.

2 février 1963	Première réunion officielle de l'Office d'expansion économique de la région atlantique.
1er avril 1963	Le gouvernement fédéral accepte d'absorber 90 p. 100 des coûts du parachèvement de la Transcanadienne dans les provinces de l'Atlantique.
Avril 1963	L'Office reçoit du nouveau gouvernement libéral à Ottawa un fonds de 100 millions de dollars destinés à des projets et se voit confier le mandat d'élaborer une politique fédérale de développement pour la région de l'Atlantique.
Juin 1963	Le premier ministre Stanfield de la Nouvelle-Écosse, représentant ses homologues de l'Atlantique, J.M. Crosby, président de la Commission des transports des Maritimes et Craig Dickson, directeur exécutif de la Commission des transports des Maritimes, rencontrent le ministre fédéral des Transports, M. McIlraith, afin de faire connaître les besoins des provinces de l'Atlantique dans la perspective de la nouvelle politique fédérale en matière de transports.
16 juillet 1963	Neuvième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Frédéricton, au Nouveau-Brunswick. Y prennent part les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Shaw (Île-du-Prince-Édouard). Ces derniers conviennent de rencontrer les représentants fédéraux afin de discuter du nouvel Office d'expansion économique de la région de l'Atlantique.
25 juillet 1963	Les premiers ministres de la région de l'Atlantique rencontrent le Secrétaire d'État, M. Jack Pickersgill et d'autres ministres du Cabinet à Ottawa, Ontario, afin de discuter du mandat de l'Office d'expansion économique de la région atlantique.
26 novembre 1963	Les premiers ministres des provinces de l'Atlantique acceptent la proposition de la Nouvelle-Écosse visant à s'assurer que le gouvernement fédéral conserve une partie importante de ses champs de compétence fiscale. Accord conclu à la Conférence des premiers ministres sur les questions fiscales, tenue du 26 au 29 novembre 1963, à Ottawa, Ontario.
1964	Création de l'Association des universités de la région de l'Atlantique.

Du 31 août au 2 septembre 1964	Conférence des premiers ministres sur la Constitution, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Le premier ministre Robichaud, du Nouveau-Brunswick, propose l'union des provinces de l'Atlantique.
30 septembre 1964	Dixième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. Y participent les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve), Stanfield (Nouvelle-Écosse) et Shaw (Île-du-Prince-Édouard). Entente sur les droits de propriété des provinces sur les ressources offshore, établissement d'une carte délimitant les compétences sur les territoires offshore. Les premiers ministres Stanfield et Robichaud conviennent de chercher à faire approuver par leur assemblée législative l'étude de l'union.
12 octobre 1964	Les premiers ministres des provinces de l'Atlantique présentent au gouvernement fédéral une demande de mise à jour de la politique nationale en matière de transports.
14 décembre 1964	Le ministre de l'industrie du Nouveau-Brunswick, M. L.G. DesBrisay, prône la coordination des efforts de développement industriel dans les provinces de l'Atlantique. Discours prononcé devant le club Rotary, à Amherst, Nouvelle-Écosse.
1965	Création du Comité des sciences de l'Association des universités de l'Atlantique.
Du 5 au 7 février 1965	L'Université Mount Allison, conjointement avec l'Institut canadien des affaires publiques, parraine la conférence sur "le concept de l'unification des Maritimes", à Sackville, au Nouveau-Brunswick.
16 février 1965	L'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse adopte à l'unanimité une motion portant étude de l'union des Maritimes.
24 février 1965	Les provinces de l'Atlantique annoncent qu'elles financeront en commun le pavillon de l'Atlantique à Expo 67.
25 février 1965	L'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick adopte à l'unanimité une motion portant étude de l'union des Maritimes.
Juin 1965	Le ministre fédéral des Transports rend public le mandat du Groupe d'étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique.

8 juillet 1965	Le premier ministre Pearson lance les appels d'offres en vue de la construction d'une chaussée dans le détroit de Northumberland.
Du 19 au 22 juillet 1965	Les premiers ministres de l'Atlantique rencontrent les premiers ministres des provinces de l'Ouest, le premier ministre et des ministres du Cabinet fédéral, afin de négocier une formule de taux maximum de transport des marchandises à la Conférence fédérale-provinciale, à Ottawa, Ontario.
20 et 21 septembre 1965	Conférence CEPA-Conseil de la Nouvelle-Angleterre, à Boston, dans le Massachusetts.
22 novembre 1965	Onzième Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique. Y prennent part les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Stanfield (Nouvelle-Écosse), et Shaw (Île-du-Prince-Édouard), ainsi que M. F. Rowe, représentant le gouvernement de Terre-Neuve.
1966	Création du Comité régional des provinces de l'Atlantique sur la Caisse d'aide à la santé.
Août 1966	Le Canada, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse créent le Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique.
28 novembre 1966	La douzième Conférence annuelle des premiers ministres de l'Atlantique, qui devait avoir lieu à Saint-Jean, Terre-Neuve, est annulée en raison du mauvais temps.
30 mai 1967	Le ministre fédéral des Transports rend publique "l'Étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique".
Juin 1967	Conférence sur la commercialisation entre le ministère des Finances et de l'Industrie du Nouveau-Brunswick et le ministère du Commerce et de l'Industrie de la Nouvelle-Écosse, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, qui s'entendent pour représenter la région, à l'Exposition des États de l'est, à West Springfield, au Massachusetts, en 1968.
16 novembre 1967	Deuxième Conférence sur la commercialisation, à Moncton, au Nouveau-Brunswick. On y discute de l'Exposition des États de l'est.
novembre 1967	Treizième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique. Elle précède la Conférence sur la Confédération de demain. Y assistent les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick),

	George I. Smith (Nouvelle-Écosse) et Alexander Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Terre-Neuve n'y est pas représentée. On y discute de l'étude sur l'union des Maritimes.
13 décembre 1967	Le ministre fédéral des Transports, M. Paul Hellyer, demande aux premiers ministres de l'Atlantique de soumettre leurs propositions concernant la nouvelle politique sur les transports dans la région de l'Atlantique.
13 janvier 1968	Troisième conférence sur la commercialisation à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). On y discute de l'Exposition des États de l'est.
18 janvier 196[illegible]	Le Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique est formé, suite à la demande exprimée par le ministre fédéral des Transports, M. Hellyer. Première réunion tenue à Moncton, au Nouveau-Brunswick.
6 février 1968	Quatorzième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, qui précéda la Conférence fédérale-provinciale sur la Constitution. Y prennent part les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smith (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Terre-Neuve n'y est pas représentée.
25 mars 1968	Les gouvernements du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard et du Maine se réunissent à Frédéricton, au Nouveau-Brunswick, afin de discuter du projet de corridor routier.
26 mars 1968	Le Groupe d'étude de l'union des Maritimes est créé en vertu de résolutions en ce sens adoptées par les assemblées législatives du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Écosse et de l'Île-du-Prince-Édouard. M. J.J. Deutsch est nommé conseiller spécial et M. Fred Drummie directeur exécutif.
1er avril 1968	Établissement du Programme d'arpentage et de cartographie des provinces de l'Atlantique.
Juillet 1968	Les ministres de l'Éducation des provinces de l'Atlantique se réunissent pour discuter de l'Institut d'éducation de l'Atlantique.
Septembre 1968	Exposition de la région de l'Atlantique à l'Exposition des États de l'est, à West Springfield, au Massachusetts.

24 et 25 septembre 1968	Le Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique se réunit à Saint-Jean, Terre-Neuve.
11 octobre 1968	Les ministres de la Santé des provinces de l'Atlantique se réunissent à Moncton, au Nouveau-Brunswick, pour y discuter d'un programme visant à réduire la pauvreté dans la région.
29 octobre 1968	Le ministre fédéral des Forêts et du Développement rural, M. Jean Marchand, accepte d'apporter un soutien financier au Groupe d'étude de l'union des Maritimes.
29 novembre 1968	Les directeurs du tourisme des provinces Maritimes se réunissent à Frédéricton, au Nouveau-Brunswick, afin de discuter de projets communs de promotion du tourisme.
15 décembre 1968	Quinzième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, qui précède la Conférence des premiers ministres sur la Constitution. Y assistent les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smith (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Terre-Neuve n'y est pas représentée. Dissolution de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique (ORPA).
7 janvier 1969	Réunion du Comité ministériel des transports des provinces de l'Atlantique, à Halifax, Nouvelle-Écosse.
9 février 1969	Seizième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, qui précède la Conférence fédérale-provinciale sur la Constitution. Y assistent les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smith (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Terre-Neuve n'y est pas représentée. Rencontre avec M. Deutsch afin de discuter de l'étude sur l'union des Maritimes.
Du 17 au 24 février 1969	Le Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les communications tient des audiences publiques dans les capitales provinciales de la région.
9 mars 1969	Le gouvernement fédéral met un terme au projet de chaussée dans le détroit de Northumberland. Les gouvernements du Canada et de l'Île-du-Prince-Édouard signent une entente concernant un plan d'ensemble de développement étalé sur 15 ans.

Mars 1969	Création du ministère fédéral de l'Expansion économique régionale. Abolition de l'Office d'expansion économique de la région atlantique. Création du Conseil de développement de la région de l'Atlantique.
10 mars 1969	Divulgation du rapport du Comité ministériel des provinces de l'Atlantique intitulé "The Basic Elements of an Atlantic Provinces Transportation Policy" (Le rapport des premiers ministres).
17 juin 1969	Dépôt du rapport du Comité permanent de la Chambre des communes sur les transports et les communications intitulé "Rapport sur les problèmes de transport dans les provinces de l'Atlantique".
25 août 1969	Les ministres de la Santé des provinces Maritimes remettent leur rapport au ministre fédéral de la Santé et du Bien-être social, M. John Munro. Leur rapport s'intitule "Un programme pour l'élimination de la pauvreté dans les provinces de l'Atlantique".
2 septembre 1969	Création du Comité fédéral-provincial des Transports.
Du 12 au 21 septembre 1969	Exposition de la région de l'Atlantique à l'Exposition des États de l'est, à West Springfield, dans le Massachusetts.
25 septembre 1969	Dix-septième Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Y prennent part les premiers ministres Robichaud (Nouveau-Brunswick), Smith (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Le premier ministre Smallwood y est représenté par M. Alain Frecker, ministre des Affaires provinciales et par M. D.Z. Sometz, sous-ministre du Développement communautaire et social.
10 juillet 1970	Divulgation du premier rapport du Comité fédéral-provincial des transports dans la région de l'Atlantique.
26 novembre 1970	Divulgation du rapport sur le Groupe d'étude de l'union des Maritimes, à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard). Assistent à l'événement les premiers ministres Richard Hatfield (Nouveau-Brunswick), Gerald Regan (Nouvelle-Écosse) et Alexander Campbell (Île-du-Prince-Édouard). Les auteurs du rapport sont en faveur d'une union politique complète, après établissement d'un Conseil des premiers ministres des Maritimes, d'une Commission des provinces Maritimes et d'une Assemblée législative unie.

27 janvier 1971	Réunion des premiers ministres des Maritimes, à Halifax (Nouvelle-Écosse) à laquelle prennent part les premiers ministres Hatfield (Nouveau-Brunswick), Regan (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard). On y discute de l'énergie marémotrice de la baie de Fundy. Les premiers ministres décident de créer le Conseil des premiers ministres des Maritimes.
25 mai 1971	Première conférence du Conseil des premiers ministres des Maritimes, à Frédéricton, au Nouveau-Brunswick. Les premiers ministres Hatfield (Nouveau-Brunswick), Regan (Nouvelle-Écosse) et Campbell (Île-du-Prince-Édouard) signent une entente créant le Conseil des premiers ministres des Maritimes.

RENVOIS

Chapitre un

1. Blakeny, M. C.H., "Le développement industriel des provinces Maritimes" - Rapport du Comité du développement industriel présenté à l'assemblée annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, le 1er octobre 1951, pp. 2-7

2. Blakeny, M. C.H., "Proposition d'examen de la situation économique dans les provinces Maritimes du Canada" - Rapport présenté à l'assemblée annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, le 8 octobre 1952, p. 2

3. Ibid., p. 3

4. "Reprise des pourparlers sur l'union des Maritimes", Chronicle-Herald de Halifax, le 14 septembre 1953, pp. 1-2

5. Résumé de la discussion à partir du "Compte rendu de la rencontre entre les premiers ministres et la Chambre de commerce des provinces Maritimes", Moncton, Nouveau-Brunswick, le 14 septembre 1953, pp. 1-12

6. L'honorable Angus L. Macdonald, premier ministre de la Nouvelle-Écosse à la réunion des premiers ministres et de la Chambre de Commerce des provinces Maritimes, dans le "Compte rendu de la rencontre entre les premiers ministres et la Chambre de commerce des provinces Maritimes", le 14 septembre 1953, p. 9

7. L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à la réunion des premiers ministres et de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, dans le "Compte rendu de la rencontre entre les premiers ministres et la Chambre de commerce des provinces Maritimes" le 14 septembre 1953, p. 9

8. Blakeny, M. C.H., "Recommandations portant création d'un conseil économique pour étudier la situation économique des provinces de l'Atlantique du Canada" - Adopté à l'assemblée annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, le 5 octobre 1953

9. Lettre de M. A.T. Parkes, secrétaire exécutif de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, adressée à l'honorable Hugh John Flemming, le 8 décembre 1953

10. Lettre de M. A.T. Parkes à l'honorable A.W. Matheson, le 8 décembre 1953

11. D'après copie du télégramme envoyé à M. A.T. Parkes par M.T.S.A. Freeman, vice-président (Terre-Neuve), Chambre de commerce des provinces Maritimes, le 16 décembre 1953

12. D'après une entrevue avec Mme Lois Duffy, chef de service, Conseil économique des provinces de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse, le 27 juin 1984

13. D'après copie de la lettre envoyée par l'honorable Harold Connolly, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, le 15 juillet 1954, aux premiers ministres Flemming (Nouveau-Brunswick), Smallwood (Terre-Neuve) et Matheson (Île-du-Prince-Édouard)

14. Résumé de discussion à partir du procès-verbal de la "Première réunion du Conseil économique des provinces de l'Atlantique", Halifax, Nouvelle-Écosse, le 28 septembre 1954

15. Ibid., pp. 1-2

16. Voir le procès-verbal de la "Réunion du Conseil économique des provinces de l'Atlantique", Moncton, Nouveau-Brunswick, le 27 janvier 1955

17. Ibid., p. 1. Il est dit dans le procès-verbal que "M. Arthur Johnson déclare que le ministère du Développement économique assumerait la pleine part de Terre-Neuve et que peut-être dans un an les entreprises seraient contactées aux fins de percevoir des droits."

18. "Règlements du 'Conseil économique des provinces de l'Atlantique'" approuvés à l'assemblée générale du CEPA, le 28 mars 1955

19. Discours prononcé par M. Nelson Mann, directeur exécutif, CEPA, devant le Club Rotary de Halifax, le 24 mai 1955

20. Cité par M. Mann dans un discours devant le Club Rotary de Halifax, le 24 mai 1955

21. Christie, A.G., "Report to the Dominion Coal Board on Thermal Power from Canadian Coal : the Maritimes Situation", exemplaire polycopié, sans éditeur, le 20 septembre 1954, p. 8

22. Ibid., p. 11

23. Tiré des notes dactylographiées de M. Nelson Mann au séminaire du CEPA intitulé "Le CEPA et le développement économique", Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 16 septembre 1955

Chapitre deux

1. D'après une entrevue avec M. W.Y. Smith, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 17 juillet 1984

2. Gouvernement de la Nouvelle-Écosse, "Déclaration de l'honorable Henry D. Hicks, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, à la conférence fédérale-provinciale", exemplaire polycopié, le 9 mars 1956

3. Ibid.

4. Voir gouvernement du Nouveau-Brunswick "Les subventions nationales de redressement", sans date

5. Des subventions spéciales avaient été versées aux provinces Maritimes en vertu de l'article 118 de l'Acte de l'Amérique du Nord britannique (1967-1907) et sur la recommandation de la Commission Royale Duncan sur les revendications des Maritimes (1926) et la Commission White (1935). Une subvention de transition fut également payée à Terre-Neuve aux termes des modalités de l'union avec le Canada en 1949.

6. Discours de l'honorable Louis St-Laurent, premier ministre du Canada, devant le Congrès du travail du Canada, Toronto, Ontario, le 24 avril 1956. Également cité dans "La conférence de Frédéricton des premiers ministres de l'Atlantique", Atlantic Advocate, volume 47, n° 1, septembre 1956, p. 28

7. Télégramme de l'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, adressé à l'honorable Henry D. Hicks, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, le 29 avril 1956

8. Ibid.

9. Tiré de la transcription d'une entrevue avec l'honorable Hugh John Flemming enregistrée par M^me^ Janet Toole, dans Transcriptions de l'histoire orale de Hugh John Flemming, Université du Nouveau-Brunswick

10. D'après une entrevue avec M^me^ Janet Toole, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 16 juillet 1984

11. D'après une entrevue avec M. Robert MacLeod, C.R., Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, le 9 août 1984

12. Ibid.

13. Ibid.

14. "Allocution d'ouverture par l'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à la Conférence d s premiers ministres de l'Atlantique", Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 9 juillet 1956

15. Tiré du procès-verbal de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 9 juillet 1956, sans titre

16. Ibid.

17. Ibid.

18. Ibid.

19. L'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, "Discours prononcé à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", le 9 juillet 1956

20. Ibid.

21. D'après une entrevue avec M. W.Y. Smith, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 17 juillet 1984

22. L'honorable Hugh John Flemming, "Discours prononcé à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", le 9 juillet 1956

23. Ibid.

24. L'honorable Hugh John Flemming, "Discours prononcé à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", le 9 juillet 1956

25. Discours prononcé par l'honorable A.W. Matheson, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique le 9 juillet 1956

26. L'honorable Hugh John Flemming, "Discours prononcé devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", le 9 juillet 1956

27. Discours prononcé par l'honorable A.W. Matheson devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 9 juillet 1956

28. Ibid.

29. Discours de l'honorable Joseph Smallwood, premier ministre de Terre-Neuve, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 9 juillet 1956

30. Ibid.

31. Ibid.

32. Conseil économique des provinces de l'Atlantique, "Déclaration du Conseil économique des provinces de l'Atlantique à la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique", Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 9 juillet 1956, p. 3

31. Commission des transports des Maritimes, "Déclaration de M.A. Murray Mackay (Halifax), président de la Commission des transports des Maritimes, à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 9 juillet 1956, p. 1

32. Ibid., pp. 3-4

33. Tiré des notes manuscrites de M. Nelson Mann à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 9 juillet 1956

34. Ibid.

35. Ibid.

38. Extrait du procès-verbal du Comité permanent de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 9 juillet 1956

39. Tiré de la transcription d'une entrevue avec l'honorable Hugh John Flemming enregistrée par M^me^ Janet Toole, dans Transcriptions de l'histoire orale Hugh John Flemming, Université du Nouveau-Brunswick

40. Alvin Savage, "Les premiers ministres mettent fin à leur rencontre sur une note d'optimisme modéré", Chronicle-Herald de Halifax, le 10 juillet 1956, p. 1

41. Ibid.

42. Ibid.

43. Le 28 juin 1956 une première lettre avait été envoyée à l'honorable Louis St-Laurent, premier ministre du Canada, par l'honorable Henry D. Hicks, premier ministre de la Nouvelle-Écosse. Le 18 août 1956 le premier ministre Hicks écrivait une deuxième fois à l'honorable St-Laurent pour lui demander de le rencontrer afin de discuter des questions de transport

44. Ibid.

45. Télégramme de l'honorable Henry D. Hicks, premier ministre de la Nouvelle-Écosse adressé aux premiers ministres des provinces de l'Atlantique, le 4 septembre 1956

46. Ibid.

47. Tiré d'une entrevue avec M. Reg Gilbert, Frédéricton, N.-B., le 18 juillet 1984

48. Ibid.

49. La conférence de deux jours avait été convoquée "aux fins de promouvoir les liens [historiques, culturels, et économiques] et d'explorer et d'exploiter des façons d'accroître les échanges de biens et de services" dans une brochure "sur la Conférence économique mixte", les 17 et 18 septembre 1957

50. Procès-verbal de la réunion de l'exécutif du Conseil économique des provinces de l'Atlantique, article 9, le 8 février 1957

51. Allocution d'ouverture de l'honorable Robert Stanfield, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Halifax, N.-É., le 8 mai 1957

52. Allocution d'ouverture de l'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 8 mai 1957

53. Ibid.

54. Allocution d'ouverture de l'honorable A.W. Matheson, premier ministre de l'Île-du-Prince-Édouard, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 8 mai 1957

55. La composition des comités était la suivante :

Comité des premiers ministres

Nouvelle-Écosse	Innis G. MacLeod Adjoint administratif auprès du premier ministre
Nouveau-Brunswick	Kenneth G. Carson Chef de cabinet du premier ministre
Île-du-Prince-Édouard	Robert G. MacLeod Chef de cabinet du premier ministre
Terre-Neuve	Gordon Pushie Directeur général du développement économique

Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique

Nouvelle-Écosse	L'honorable E.A. Manson Ministre du Commerce et de l'Industrie
Nouveau-Brunswick	L'honorable J. Roger Pichette Ministre de l'Industrie et du Développement
Île-du-Prince-Édouard	Brigadier W.W. Reid Sous-ministre du Bien-être social et du Travail
Terre-Neuve	Arthur Johnson Sous-ministre du Développement économique

Comité des programmes d'immobilisation

Nouvelle-Écosse	John A.Y. MacDonald Procureur général adjoint
Nouveau-Brunswick	Professeur W.Y. Smith Conseiller économique auprès du gouvernement du Nouveau-Brunswick
Île-du-Prince-Édouard	Robert G. MacLeod Chef de cabinet du premier ministre
Terre-Neuve	Gordon Pushie Directeur général du Développement économique

Comité des terres septentrionales

Nouvelle-Écosse	Charles L. Beazley Secrétaire adjoint de la province

Nouveau-Brunswick	D.W. Gallagher Conseiller économique adjoint auprès du gouvernement
Île-du-Prince-Édouard	Professeur B.W. Hodgins Collège Prince of Wales
Terre-Neuve	L'honorable Smallwood avait fait savoir : "Je crois comprendre qu'il s'agit d'un projet qui touche les trois provinces Maritimes mais pas expressément Terre-Neuve, aussi je n'ai pas l'intention de nommer un représentant à ce comité. Toutefois, si une quelconque question est soulevée qui exige notre collaboration, les mesures nécessaires pourront être prises par l'entremise de M. Pushie."

Extrait du "procès-verbal de la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique", le 8 mai 1957

56. MacNutt, W.S., "Un commentaire sur la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique tenue à Halifax le 8 mai 1957" dans Atlantic Advocate, volume 47, n° 9, juin 1957, p. 13

57. Ibid.

58. Tiré d'une entrevue avec messieurs Ray Scovil et Reg Gilbert, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 18 juillet 1984

59. La discussion qui suit est un résumé des allocutions d'ouverture prononcées à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Î.-P.-É., le 23 septembre 1957

60. Allocution d'ouverture de l'honorable Robert Stanfield, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, le 23 septembre 1957

61. Commission des transports des Maritimes, "Déclaration de M.A. Murray Mackay, de Halifax, président de la Commission des transports des Maritimes" devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Î.-P.-É., le 23 septembre 1957, p. 4

62. Hodgins, Bruce W., "Les revendications des Maritimes par rapport à la subvention sur les terres des provinces des Prairies et à la question des terres septentrionales" préparé par le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard pour la Conférence des premiers ministres des provinces de l'Atlantique, les 23 et 24 septembre 1957, p. 1

63. Ibid., p. 29

64. Ibid., p. 30

65. Tiré du communiqué publié à la fin de la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Charlottetown, Î.-P.-É., le 24 septembre 1957, pp. 1-4

66. Extrait d'une entrevue avec Mme Janet Toole, Frédéricton, N.-B., le 16 juillet 1984

67. Gouvernement du Canada, ministère des Finances, Division des relations fédérale-provinciale "Note sur la rencontre avec des hauts fonctionnaires des provinces de l'Atlantique, les 17 et 18 décembre 1957 à Halifax" (Ottawa : le 31 décembre 1957), p. 2

68. La législation de l'Île-du-Prince-Édouard s'intitulait Loi sur la Maison des provinces de l'Atlantique (1959, chapitre 2). En Nouvelle-Écosse, c'était sous Prévisions des recettes et dépenses pour la Fonction publique de la Nouvelle-Écosse pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 1959. Une dépense de 19 500 $ fut consignée sous le poste ministère de la Fonction publique, p. 51

69. "Des discussions officieuses remplacent la Conférence de Terre-Neuve", Telegraph-Journal de Saint-Jean, le 28 mai 1958, sans référence de page

70. Étude de l'union des Maritimes, "Maison de l'Atlantique", étude de cas inédite préparée pour l'Étude de l'union des Maritimes, Frédéricton, N.-B., sans date, p. 4

71. Ibid.

72. Selon un autre rapport, "À maintes reprises, le premier ministre Joseph Smallwood de Terre-Neuve a publiquement [sic] remis en question la valeur de l'initiative et le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard a, semble-t-il, émis des doutes semblables au sujet de son utilité, dans "L'agent général a remis sa démission", Chronicle-Herald de Halifax, le 1er octobre 1968, p. 3

73. Noxon, S., "Le CEPA et la Nouvelle-Angleterre : Rapport sur la deuxième conférence économique mixte", Atlantic Advocate, volume 49, n° 1, septembre 1958, p. 15. Voir également "Conférence CNE-CEPA : Résumé des discussions des experts, 3-5 août 1958

74. Allocution d'ouverture de l'honorable Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Saint-Jean, Terre-Neuve, le 23 septembre 1958

75. Tiré d'une entrevue avec M. Robert MacLeod, C.R., Charlottetown, Î.-P.-É., le 9 août 1984

76. Tiré de Wardell, Michael, "Les premiers ministres de l'Atlantique et le CEPA se rencontrent à Saint-Jean", Atlantic Advocate, volume 49, n° 2, octobre 1958, p. 12

77. Tiré d'une entrevue avec M. Arthur C. Parks, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 16 juillet 1984. Voir également Parks, Arthur C. et Drummie, Fred R., "L'Office des recherches des provinces de l'Atlantique" Administration publique du Canada, vol. VIII, n° 1, mars 1965, pp. 1-6

78. ORPA, "Rapport aux premiers ministres", le 15 septembre 1959, p. 2

79. Voir Cochran, Bruce, "Rapport du CEPA sur l'exposition industrielle des provinces de l'Atlantique tenue à Saint-Jean et la constitution des membres du CEPA", Atlantic Advocate, volume 49, n° 9, mai 1959

80. Office des recherches des provinces de l'Atlantique, "Rapport aux premiers ministres", Frédéricton, Nouveau-Brunswick, le 15 septembre 1959

81. Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique, "Rapport du Comité de la représentation des provinces de l'Atlantique", septembre 1959, p. 1

82. Conseil économique des provinces de l'Atlantique, "Rapport devant la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", le 15 septembre 1959

83. Laforest, Gerald V., "Rapport sur les droits des provinces de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard relativement à la propriété des ressources sous-marines adjacentes", Frédéricton, Nouveau-Brunswick, septembre 1959, p. A (conclusions)

84. Voir "Les premiers ministres préparent la preuve", Chronicle-Herald de Halifax, le 16 septembre 1959, pp. 1, 18

85. Voir "La province de Québec devrait-elle joindre les provinces de l'Atlantique et Montréal devenir la capitale du centre et de la région?" dans Atlantic Advocate, volume 50, n° 3, novembre 1959, pp. 14-15

86. Pour en savoir davantage sur le réseau électrique voir l'Étude de l'union des Maritimes, "Le réseau électrique des provinces de l'Atlantique" Étude de cas inédite, sans date

87. Ibid., p. 2

88. Voir la lettre de M. Nelson Mann, vice-président exécutif du CEPA, adressée à l'honorable Joseph Smallwood, premier ministre de Terre-Neuve, le 2 septembre 1960. Voir également la lettre de l'honorable Alvin Hamilton, ministre canadien du Nord canadien et des ressources nationales, adressée à M. J.C. Macfarlane, directeur des relations publiques du CEPA, le 12 septembre 1960

89. Tiré d'une entrevue avec l'honorable Robert Stanfield, Halifax, Nouvelle-Écosse, le 23 juillet 1984

90. Pour plus d'information sur l'École des sourds, voir l'Étude de l'union des Maritimes, "L'École interprovinciale pour les sourds", étude de cas inédite, sans date

91. École interprovinciale pour les sourds, Cent quatrième rapport annuel 1961-1962, (Amherst, 1962), p. 5

92. Voir "Succès de la Conférence de l'Atlantique de 1960 : plus de 300 participants représentant le Canada, les États-Unis et le Royaume-Uni" Bulletin du CEPA, vol. 4, n° 8, octobre 1960

93. CEPA, "Rapport présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique" - Halifax, Nouvelle-Écosse, 21 septembre 1960, pp. 1-2

94. Voir "Trois premiers ministres réclament une planification plus concrète" - Chronicle-Herald de Halifax, 22 septembre 1960, pp. 1-2

95. "Trois premiers ministres réclament une planification plus concrète", Chronicle-Herald de Halifax, p. 1

96. Ibid.

97. Voir Cairncross, A.K., Le développement économique et les provinces de l'Atlantique, Frédéricton, février 1961, pp. 1-2

98. CEPA, "Exposé du Conseil économique des provinces de l'Atlantique à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, 8 décembre 1961, pp. 3-4

99. Voir Casey, Mary, "Ordre du jour chargé pour les premiers ministres à la réunion de l'Î.-P.-É." - Chronicle-Herald de Halifax, 8 décembre 1961, p. 1

100. Voir Casey, Mary, "Les premiers ministres sont optimistes" - Chronicle-Herald de Halifax, 9 décembre 1961, pp. 1-2

Chapitre trois

1. Voir Kincaid, Keith, "Les premiers ministres de l'Atlantique tiennent leur conférence annuelle" Chronicle-Herald de Halifax, 23 juillet 1962, p. 3

2. Voir "Les premiers ministres de l'Atlantique mettent l'accent sur les transports", Chronicle-Herald de Halifax, 24 juillet 1962, p. 1

3. Voir le procès-verbal de la réunion du conseil d'administration du CEPA, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 14 octobre 1962

4. Pour trouver la preuve de cette affirmation, voir l'Étude sur l'union des Maritimes, "Maison de l'Atlantique," étude de cas inédite, sans date

5. Tiré d'une entrevue téléphonique avec M. Fred Drummie, à Ottawa, le 24 août 1984

6. Commission des transports des Maritimes, Rapport annuel pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1964, Moncton, 1964, pp. 12-14

7. Le programme en cinq points est repris dans le document de la Commission des transports des Maritimes, "Rapport de la Commission des transports des Maritimes à la réunion des premiers ministres des provinces de l'Atlantique" - Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 16 juillet 1963, p. 2

8. Tiré d'une entrevue avec M^lle Zilpha Linkletter, Halifax, Nouvelle-Écosse, 26 juin 1984

9. Tiré d'une entrevue avec MM. Craig Dickson et Ramsay Armitage, Moncton, Nouveau-Brunswick, 14 août 1984

10. CEPA, "Exposé du Conseil économique des provinces de l'Atlantique à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique", 8 décembre 1961, p. 3

11. Voir le procès-verbal de la réunion de l'exécutif du CEPA, Halifax, Nouvelle-Écosse, 12 novembre 1962

12. Voir le Bulletin du CEPA, vol. 6, n° 10, décembre 1962

13. Loi modifiant la Loi sur l'Office d'expansion économique de la région atlantique, S.C. 1963, 12 Eliz. II, ch. 5, article 9(a)

14. Voir "On réclame une meilleure définition de l'Office d'expansion économique de la région atlantique" Chronicle-Herald de Halifax, 17 juillet 1963, pp. 1-2

15. CEPA, "Rapport à la Conférence des premiers ministres," Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 16 juillet 1963, p. 3

16. Commission des transports des Maritimes, "Rapport de la Commission des transports des Maritimes à la réunion des premiers ministres des provinces de l'Atlantique," 16 juillet 1963, p. 4

17. Pour plus de renseignements sur le financement de ces établissements, voir l'Étude sur l'union des Maritimes, "Collège d'agriculture de la Nouvelle-Écosse" et "l'École des gardes forestiers des Maritimes," études de cas inédites, sans date

18. Tiré d'une entrevue avec l'hon. Robert Stanfield, Halifax, Nouvelle-Écosse, 23 juillet 1984

19. Voir Cragg, L.H., "Point de vue d'un spécialiste de l'éducation sur l'union des Maritimes" dans Le concept de l'union des Maritimes, rapport d'une conférence tenue à l'Université Mount Allison, Sackville, Nouveau-Brunswick, février 1965, p. 25

20. "On réclame une meilleure définition de l'Office d'expansion économique de la région atlantique", Chronicle-Herald de Halifax, 17 juillet 1963, p. 1

21. "Certains d'entre nous étaient confus - Robichaud", Chronicle-Herald de Halifax, 26 juillet 1963, pp. 1, 6

22. MacDonald, Ron, "La Nouvelle-Écosse réclame une prise de position ferme du fédéral en matière de fiscalité", Chronicle-Herald de Halifax, 27 novembre 1963, p. 1

23. Ibid., p. 2

24. Extrait de l'allocution d'ouverture de l'hon. Hugh John Flemming, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 9 juillet 1956

25. Dennis, Eric, "Suggestion d'une union de l'Atlantique," Chronicle-Herald de Halifax, 2 septembre 1964, p. 1

26. Voir la couverture de presse accordée à la proposition du brigadier-général Wardell d'une union de l'Est du Canada, Atlantic Advocate, vol. 50, n° 3, novembre 1959, pp. 14-15

27. "Suggestion d'une union de l'Atlantique," Chronicle-Herald de Halifax, 2 septembre 1964, p. 2

28. Ibid.

29. "Suggestion d'une union de l'Atlantique," Chronicle-Herald de Halifax, 2 septembre 1964, p. 2

30. cf. 122. Aussi tiré d'entrevues avec Mme Lois Duffy (27 juin 1984), l'hon. Robert Stanfield (23 juillet 1984) et l'hon. Louis Robichaud (21 août 1984)

31. "Suggestion d'une union de l'Atlantique," Chronicle-Herald de Halifax, 2 septembre 1964, p. 2

32. Ibid.

33. "Smallwood affirme que Terre-Neuve prend la suggestion au sérieux", Evening Telegram de Saint-Jean (T.-N.), 6 septembre 1964

34. L'ordre du jour était indiqué dans "Les premiers ministres discuteront de la question de l'union - Robichaud", Chronicle-Herald de Halifax, 30 septembre 1964, p. 1

35. Wilson T., L'aide financière au développement régional, Frédéricton, 1964, pp. 68-72

36. Cité dans l'exposé du CEPA à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Halifax, Nouvelle-Écosse, 25 septembre 1964, p. 4

37. Gouvernement du Nouveau-Brunswick, "Proposition concernant l'union politique des provinces de l'Atlantique" présentée à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, septembre 1964, p. 1

38. Ibid., p. 3

39. Watkins, Lyndon, "Les premiers ministres de l'Atlantique appuient le plan de développement économique", Chronicle-Herald de Halifax, 1er octobre 1964, pp. 1, 6

40. Ibid., p. 6

41. On peut trouver le mandat de l'étude dans le document de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique intitulé "Étude de la coopération publique et privée et d'autres possibilités de coopération dans les quatre provinces de l'Atlantique : mandat", sans date (accepté à la Conférence du 2 septembre 1964 des premiers ministres de l'Atlantique)

42. Tiré d'une entrevue avec l'hon. Robert Stanfield, Halifax, Nouvelle-Écosse, 23 juillet 1984

43. Voir "Promotion de la coordination du développement industriel," Telegraph-Journal de Saint-Jean, 15 décembre 1964

44. Hawkins, Gordon R.S., "Préface" de Le concept de l'union des Maritimes, rapport d'une conférence tenue à l'Université Mount Allison, Sackville, Nouveau-Brunswick, février 1965, page non indiquée

45. Thorburn, Hugh, "Point de vue d'un spécialiste des sciences politiques sur l'union des Maritimes", Le concept de l'union des Maritimes, pp. 1-2

46. Henson, Guy, "Coopération volontaire et officielle dans les provinces de l'Atlantique", Le concept de l'union des Maritimes, pp. 63-64

47. Cadieux, Jean, "Point de vue acadien sur l'union des provinces Maritimes", Le concept de l'union des Maritimes, pp. 47-48

48. Boudreau, Alexandre-J., "Commentaires", Le concept de l'union des Maritimes, p. 53

49. L'information qui suit est tirée pour une bonne part d'une entrevue avec M. Philippe Doucet, Moncton, Nouveau-Brunswick, 14 août 1984

50. Ibid.

51. Note confidentielle de M. Fred Drummie aux premiers ministres Robichaud et Stanfield, 20 mai 1965

52. Ibid., p. 3

53. Pour plus de renseignements sur le pavillon de l'Atlantique, voir l'Étude sur l'union des Maritimes, "Pavillon des provinces de l'Atlantique à l'Expo", étude de cas inédite, sans date

54. Ibid., p. 2

55. Le mandat de l'étude est reproduit dans le document de la Commission des transports des Maritimes intitulé Rapport annuel pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1965, Moncton, 1965, pp. 19-22

56. Tiré d'une entrevue avec M. Earl Kennedy, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, 9 août 1984

57. Allocution de M. Alexander Campbell à la réunion annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, 6 juin 1967

58. "Proposition de création d'un marché commun Maritimes - Nouvelle-Angleterre", Telegraph-Journal de Saint-Jean, 20 octobre 1965

59. Macdonald, Ron, "Réunion placée sous le thème du front uni", Chronicle-Herald de Halifax, 22 novembre 1965, pp. 1-2

60. "Stanfield réclame avec insistance un programme de subventions transférables", Telegraph-Journal de Saint-Jean, 23 novembre 1965, p. 1

61. "Appui à la demande de subventions réciproques pour les étudiants et de crédit", Chronicle-Herald de Halifax, 23 novembre 1965, p. 8

62. "Désaccord sur la question des droits relatifs aux ressources minérales", Telegraph-Journal de Saint-Jean, 23 novembre 1965

63. Ibid.

64. "Stanfield réclame avec insistance un programme de subventions transférables", Telegraph-Journal de Saint-Jean, 23 novembre 1965, p. 1

65. "Les premiers ministres en conférence", Daily News de Truro, 24 novembre 1965

Chapitre quatre

1. M. D.T. Associates, Assurance-maladie, services publics de santé et union des Maritimes, Frédéricton, 1970, p. 125

2. Ibid., pp. 126-127

3. Ibid., p. 133

4. Ibid., p. 99

5. Tiré d'une entrevue avec M. Eugene Macdonald, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, 9 août 1984

6. Ibid.

7. Pour plus de renseignements sur l'École des aveugles, voir l'Étude sur l'union des Maritimes, "L'École des aveugles de Halifax," étude de cas inédite, sans date

8. Accord fédéral provincial pour l'étude de l'énergie marémotrice, août 1966, article 3. Repris dans le document du Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique, Faisabilité de l'exploitation de l'énergie marémotrice dans la baie de Fundy : rapport du Bureau et rapport des comités, octobre 1969, pp. 20-21

9. Ibid.

10. Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique, Faisabilité de l'exploitation de l'énergie marémotrice dans la baie de Fundy, octobre 1969, pp. 20-21

11. Tiré d'une entrevue avec le juge Alexander Campbell, Hunter River, Île-du-Prince-Édouard, 10 août 1984

12. Ibid.

13. "Discussions prévisibles sur l'union des provinces", Chronicle-Herald de Halifax, 26 novembre 1966

14. Commission des transports des Maritimes, "Rapport de la Commission des transports des Maritimes aux premiers ministres des provinces de l'Atlantique", Saint-Jean, Terre-Neuve, 28 novembre 1966

15. Pour plus de renseignements sur l'Étude sur les transports dans les provinces de l'Atlantique, voir le document de la Commission des transports des Maritimes, Rapport annuel pour l'exercice prenant fin le 31 mars 1967, Moncton, 1967, pp. 25-28

16. Tiré d'une entrevue avec l'hon. Louis Robichaud, St-Antoine, Nouveau-Brunswick, 21 août 1984

17. Conseil économique des provinces de l'Atlantique, Exposé présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, Toronto, Ontario, 25 novembre 1967, pp. 2-3

18. Ibid., p. 3

19. Ibid., p. 5

20. Commission des transports des Maritimes, "Rapport de la Commission des transports des Maritimes aux premiers ministres de l'Atlantique" Toronto, Ontario, 25 novembre 1967

21. Cette information figure dans le document de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique, "Rapport annuel présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique : exercice finissant le 31 août 1968," p. 1

22. "Unanimité : l'espoir s'amenuise-t-il?" Chronicle-Herald de Halifax, 26 novembre 1967, pp. 1-2

23. Office des recherches des provinces de l'Atlantique, "Rapport annuel présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique : exercice finissant le 31 août 1968", pp. 2-3

24. "Les premiers ministres rencontrent M. "X"", Chronicle-Herald de Halifax, 7 février 1968, p. 8

26. Lettre de l'hon. G.I. Smith, premier ministre de la Nouvelle-Écosse, à M. J.J. Deutsch, 5 décembre 1967

27. Repris dans l'Étude sur l'union des Maritimes, Le rapport sur l'union des Maritimes commandé par les gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, Frédéricton, 1970, pp. 2-3

28. Lettre confidentielle de M. Fred Drummie à MM. C.H. Forsyth, I.G. MacLeod, A.B. Wells, 4 juillet 1968

29. Tiré d'une entrevue avec l'hon. Louis Robichaud, St-Antoine, Nouveau-Brunswick, 21 août 1984

30. "Les Maritimes et le Maine favorables à l'idée d'un corridor routier" Chronicle-Herald de Halifax, 26 mars 1968, pp. 1, 6

31. Ibid.

32. Tiré d'une entrevue avec M. Willis Roberts, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 18 juillet 1984

33. Ibid.

34. Lauwerys, "Ébauche d'une proposition concernant la mise sur pied d'un Institut d'éducation de l'Atlantique" sans date, p. 1

35. Lettre de M. J.J. Deutsch à l'hon. Jean Marchand, ministre fédéral des Forêts et du Développement rural, 23 septembre 1968

36. CEPA, "La vente sur les marchés étrangers - le cas de Springfield", Bulletin du CEPA, vol 13, n° 5, août 1969, p. 1

37. Pour plus de renseignements sur les dispositions prises au sujet de l'exposition du Canada atlantique, voir l'Étude sur l'union des Maritimes, "Exposition des États de l'Est", étude de cas inédite, sans date

38. Discours du Trône et ouverture de la cinquante-et-unième assemblée générale de la province de l'Île-du-Prince-Édouard, 22 février 1968, parag. 33,2

39. Procès-verbal de la réunion des directeurs provinciaux du tourisme, Frédéricton, Nouveau-Brunswick, 29 novembre 1968

40. Commission des transports des Maritimes, "Rapport de la Commission des transports des Maritimes aux premiers ministres des provinces de l'Atlantique", Ottawa, Ontario, 15 décembre 1968

41. Office des recherches des provinces de l'Atlantique, "Rapport annuel présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique : exercice finissant le 31 août 1968", p. 3

42. Conseil économique des provinces de l'Atlantique, Exposé présenté à la Conférence des premiers ministres de l'Atlantique, 3 février 1969, p. 3

43. Ibid.

44. Voir le procès-verbal de la réunion du CEPA, 28 octobre 1968

45. Tiré d'une entrevue avec M. le juge de première instance Alexander Campbell, Hunter River, Île-du-Prince-Édouard, 10 août 1984

46. Loi sur le ministère de l'Expansion économique régionale, S.R.C. 1970, ch. R-4

47. Ibid., art. 13

48. Carroll, John R., "Chef du Conseil de développement de la région de l'Atlantique : approbation prochaine", Globe and Mail, 1er avril 1969, p. 35

49. C'est la position adoptée par Careless, Anthony, Initiative et réaction : l'adaptation du fédéralisme canadien au développement économique régional, Montréal, 1977

50. Commission des transports des Maritimes, Rapport annuel pour l'exercice finissant le 31 mars 1968, Moncton, 1968, p. 28

51. Voir "Résumé des discussions entre les ministres de Cabinet des provinces de l'Atlantique, leurs représentants et les représentants de la Commission des transports des Maritimes au motel Downtowner, Moncton, N.-B., 18 janvier 1968," pp. 3-4

52. Ibid., pp. 4-5

53. Tiré d'une entrevue avec M. Craig Dickson, Moncton, Nouveau-Brunswick, 14 août 1984

54. Voir le "Procès-verbal de la réunion du Comité ministériel des provinces de l'Atlantique chargé des transports, tenue à l'hôtel Lord Nelson, Halifax, N.-É., 7 janvier 1969", p. 2

55. Ibid., p. 3

56. Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick, Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et Labrador, Les éléments de base d'une politique des transports pour les provinces de l'Atlantique, mars 1969, p. 7

57. Ibid., p. 12

58. Cité dans le même document, pp. 11-12

59. Lettre de l'hon. Louis Robichaud, premier ministre du Nouveau-Brunswick, à l'hon. Paul Hellyer, ministre des Transports, 9 février 1969

60. Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Rapport annuel pour l'exercice finissant le 31 mars 1970, Moncton, 1970, p. 29

61. Ibid., p. 35

62. Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Rapport annuel pour l'exercice finissant le 31 mars 1971, Moncton, 1971, p. 38

63. Ibid., p. 44

64. Ordre du jour résumé à partir du procès-verbal de la réunion des ministres du Bien-être social de l'Atlantique, Moncton, Nouveau-Brunswick, 11 octobre 1968

65. Ibid., p. 2

66. Ibid., p. 4

67. Ibid., p. 6

68. M. D.T. Associates, Les services de bien-être social et l'union des Maritimes, Frédéricton, 1970, p. 5

69. Ministres du Bien-être social des provinces Maritimes, "Programme d'élimination de la pauvreté dans les provinces Maritimes", mémoire présenté au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, 15 janvier 1969, pp. 2-3

70. Ibid., p. 4

71. Voir "La vente sur les marchés étrangers - le cas de Springfield" Bulletin du CEPA, vol. 13, n° 5, avril 1969

72. "Réunion des premiers ministres : les travaux commencent aujourd'hui", Telegraph-Journal de Saint-Jean, 25 septembre 1969

73. Meerburg, Peter, "En conférence, les premiers ministres discutent de divers sujets", Chronicle-Herald de Halifax, 26 septembre 1969, p. 1

74. Ibid.

75. Ibid.

76. Voir "Les provinces des Prairies parlent d'union elles aussi", Chronicle-Herald de Halifax, 20 janvier 1970. Aussi "L'idée de l'unification va vers l'Ouest", Chronicle-Herald, 12 avril 1970; "Cinq provinces, pas dix", Daily Times de Moncton, 16 avril 1970; "Les pourparlers sur l'unification des Prairies attirent 300 personnes", Chronicle-Herald, 11 mai 1970

77. Étude sur l'union des Maritimes, Le rapport sur l'union des Maritimes commandé par les gouvernements de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Île-du-Prince-Édouard, Frédéricton, 1970, pp. 69-70

78. Meerburg, Peter, "Les promoteurs de l'union des Maritimes sont circonspects", Chronicle-Herald de Halifax, 28 novembre 1970, p. 2

79. "Les promoteurs de l'union des Maritimes sont circonspects", Chronicle-Herald, 28 novembre 1970, p. 2

80. Ibid.

81. "Pas de différend entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick au sujet de Fundy", Chronicle-Herald de Halifax, 20 mai 1971, p. 1

82. Ibid.

83. Meerburg, Peter, "Les premiers ministres acceptent trois propositions de l'étude sur l'union", Chronicle-Herald de Halifax, 27 janvier 1971, p. 1

84. Ibid., p. 2

85. Allocution de M. Fred Drummie à la réunion annuelle de l'Institut d'administration publique du Canada, Halifax, Nouvelle-Écosse, 13 septembre 1976

Conclusion

1. Tomblin, Stephen G., Le Conseil des premiers ministres des Maritimes : favorise-t-il l'intégration des services gouvernementaux dans les Maritimes?, thèse de maîtrise, Université Dalhousie, 15 septembre 1979, p. 1

2. Lettre de M. Watson Jamer à M. Nelson Mann, 29 juin 1956

3. Voir l'accord signé le 25 mai 1971 qui créait le Conseil des premiers ministres des Maritimes. Le préambule énonce les trois objectifs généraux du Conseil des premiers ministres des Maritimes.

4. Blakeny, C.H., "Proposition d'étude de la situation économique des provinces Maritimes du Canada," présentée à la réunion annuelle de la Chambre de commerce des provinces Maritimes, Charlottetown, Île-du-Prince-Édouard, 8 octobre 1952, p. 2

SOURCES

Sources de recherche

Pour la recherche nécessaire à la préparation de ce rapport, les sources suivantes ont été consultées. Pour en faciliter la consultation, elles ont été classées par province.

Nouveau-Brunswick

1. Entrevues personnelles :

   M. Ramsay Armitage, directeur général adjoint, Commission des transports des provinces de l'Atlantique, Moncton, le 14 août 1984

   M. Craig Dickson, directeur général, CTPA, Moncton, le 14 août 1984

   Professeur Philippe Doucet, Département de science politique, Université de Moncton, le 14 août 1984

   M. Reg Gilbert, ancien sous-ministre de l'Agriculture, Frédéricton, le 18 juillet 1984

   M. Arthur C. Parks, sous-ministre auprès du premier ministre, Frédéricton, le 16 juillet 1984

   M. Willis Roberts, ancien directeur du Service du cadastre et de l'information foncière, Frédéricton, le 18 juillet 1984

   Le sénateur Louis Robichaud, St-Antoine, le 21 août 1984

   M. Donald Savoie, directeur général, Institut canadien de recherche sur le développement régional, Université de Moncton, le 14 août 1984

   M. Raymond Scovil, président de la Commission de commercialisation des produits de la ferme, Frédéricton, le 18 juillet 1984

   Le professeur W.Y. Smith, Frédéricton, le 17 juillet 1984

   M. Barry Toole, sous-ministre, Affaires intergouvernementales et législation, le 16 juillet 1984

   M^me^ Janet Toole, Frédéricton, le 16 juillet 1984

2. Archives Harriet Bell Irving, Université du Nouveau-Brunswick :

   a) Transcriptions de l'histoire orale Hugh John Flemming

3. Archives provinciales du Nouveau-Brunswick

   a) Étude de l'union des Maritimes (MC 222)

b) Dossiers du bureau de M. H.J. Flemming (RG2)

c) Dossiers de l'agent général des provinces de l'Atlantique (RG 186)

4. Commission des transports des provinces de l'Atlantique :

a) Rapports annuels

b) Dossiers des premiers ministres de l'Atlantique

c) Dossiers de l'Étude de l'union des Maritimes

d) Dossiers du Comité ministériel des provinces de l'Atlantique chargé des transports

5. Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique :

a) Documents se rapportant à la formation du CEPA

Nouvelle-Écosse

1. Entrevues personnelles :

M^lle Lois Duffy, Chef de service, Conseil économique des provinces de l'Atlantique, Halifax, le 27 juin 1984

M^lle Zilpha Linkletter, Halifax, le 26 juin 1984

M. John Mullally, sous-ministre des Affaires municipales, Halifax, le 7 septembre 1984

L'honorable Robert Stanfield, Halifax, le 23 juillet 1984 et le 2 août 1984

M. Robert Stuart, président du CEPA, Halifax, le 27 juin 1984

2. Conseil économique des provinces de l'Atlantique :

a) Procès-verbaux du CEPA

b) Actes de conférences

c) Dossiers de conférences des premiers ministres de l'Atlantique

d) Dossiers sur le réseau électrique interprovincial

e) Dossiers du bureau de l'agent général

f) Rapports et mémoires

3. Archives publiques de la Nouvelle-Écosse :

a) Document du Sénateur Henry Hicks (MG 2)

b) Documents sur les débuts du CEPA et les rencontres avec les premiers ministres de l'Atlantique (MG 20)

c) Microfilms de journaux

4. Bibliothèque Killam, Université Dalhousie :

a) Rapports annuels de la CTPA

b) Rapports annuels de l'École interprovinciale pour les sourds

c) Rapport du Bureau des études sur l'énergie marémotrice de l'Atlantique

d) Diverses revues et autres sources universitaires*

5. Bibliothèque législative :

a) Bulletins de nouvelle du CEPA

b) Bureau de l'agent général

c) Rapports de l'assemblée législative de la province de Nouvelle-Écosse

d) Divers rapports de commissions royales

e) Divers rapports présentés aux Conférences des premiers ministres de l'Atlantique

6. Conseil des premiers ministres des Maritimes :

a) Étude sur l'union des Maritimes

b) Divers rapports de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique

c) Diverses sources universitaires*

7. L'Institut des Affaires publiques :

a) Divers rapports de l'Office des recherches des provinces de l'Atlantique

b) Divers documents du CEPA

c) Diverses sources universitaires*

Île-du-Prince-Édouard

1. Entrevues personnelles :

M. le juge de première instance Alexander B. Campbell, Cour suprême de l'Île-du-Prince-Édouard, Hunter River, le 10 août 1984

M. Earl Kennedy, ancien greffier du Conseil législatif, Charlottetown, le 9 août 1984

M. Eugene MacDonald, directeur des services communautaires de santé mentale, Charlottetown, le 9 août 1984

M. Wendall MacKay, ministère des Affaires des anciens combattants, ancien chef de cabinet du premier ministre Shaw, Charlottetown, le 9 août 1984

M. Wayne MacKinnon, Spatial Planning Inc., ancien chef de cabinet du premier ministre Campbell, Charlottetown, le 9 août 1984

M. Robert MacLeod, C.R., Carr, Stevenson and MacKay, ancien chef de cabinet du premier ministre Matheson, le 9 août 1984

Canada

1. Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes

2. Entrevue téléphonique avec M. Fred Drummie, sous-ministre associé des Affaires indiennes et du Nord canadien, le 24 août 1984

Autres sources

Terre-Neuve

a) Bibliothèque de l'assemblée législative de Terre-Neuve

b) Archives de l'Université Memorial

c) Archives publiques de Terre-Neuve

d) Ministère du Développement

e) Ministère des Transports

f) Ministère de la Santé

g) Ministère des Finances

h) Ministère de l'Éducation

i) Conseil exécutif

Nouveau-Brunswick

a) Bibliothèque de l'assemblée législative du Nouveau-Brunswick

Nouvelle-Écosse

a) Conseil exécutif

b) Ministère de la Santé

c) Ministère des Services sociaux

Île-du-Prince-Édouard

a) Ministère des Finances, Division des relations fédérales-provinciales

b) Bibliothèque du centre de la Confédération

c) Archives provinciales de l'Île-du-Prince-Édouard

Université Queen's, Kingston, Ontario

a) L'Institut des relations intergouvernementales

*NOTE : Consulter la bibliographie pour connaître ces sources.

BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

Conseil économique des provinces de l'Atlantique

"Mémoire au Comité permanent de la Chambre des communes chargé des transports et des communications" - Halifax : le 19 février 1969

"Programme de développement des provinces de l'Atlantique" - Halifax : 1965

"Le développement économique et la coopération fédérale-provinciale" - Allocution de M. Arthur C. Parks, directeur de la recherche, CEPA, dans le cadre du cours avancé en administration publique, Commission du service civil du Canada, Halifax : le 7 avril 1967

"Recherche économique et socio-économique dans les provinces atlantiques du Canada : besoins et possibilités" - Procès-verbal d'un séminaire parrainé par le CEPA, Halifax : 1958

"Exposé à l'intention du très honorable John G. Diefenbaker, C.P., premier ministre du Canada" - Halifax : le 14 septembre 1959

Submission to the Atlantic Development Board. Halifax : février 1965

Submission to the Maritime Union Study. Halifax : avril 1969

Office des recherches des provinces de l'Atlantique

Cairncross, A.K. Economic Development and the Atlantic Provinces. Frédéricton : ORPA, février 1961

Fay, Stephen. World Demand for the Principle Export Products of the Atlantic Provinces. Frédéricton : ORPA, septembre 1959

Walinsky, Louis J. Evaluation of Economic Research Relating to the Atlantic Region. Frédéricton : ORPA, juin 1967

Wilson, T. Financial Assistance with Regional Development. Frédéricton : ORPA, 1964

Gouvernement du Canada

Secrétariat des conférences intergouvernementales canadiennes. La révision constitutionnelle, 1968-1971 : rapport du secrétaire. Ottawa : Information Canada, 1974

Guide parlementaire canadien 1984. Édité par Pierre G. Normandin

Christie, A.G. "Report to the Dominion Coal Board on Electric Power in Nova Scotia", 1er août 1954

_____. "Report to the Dominion Coal Board on Thermal Power from Canadian Coal : The Maritimes Situation", 20 septembre 1954

Provinces Maritimes

Premiers ministres de l'Atlantique. "Les éléments de base d'une politique des transports pour les provinces de l'Atlantique", mars 1969

Ministres du Bien-être social des provinces Maritimes. "Programme pour l'élimination de la pauvreté dans les provinces Maritimes". Présenté au ministre de la Santé nationale et du Bien-être social, 15 janvier 1969

Étude de l'union des Maritimes

Association des universités de l'Atlantique. Higher Education in the Atlantic Provinces for the 1970's. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Halifax : décembre 1969

Cameron, John R. en collaboration avec Graham, John F. Provincial-Municipal Relations in the Maritime Provinces. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, août 1970

Études de cas sur les initiatives de coopération régionale :

"Observations générales"

"L'École interprovinciale pour les sourds"

"L'École des sourds de Halifax"

"Le réseau électrique des provinces de l'Atlantique"

"Exposition des États de l'Est"

"Le pavillon de l'Expo des provinces de l'Atlantique"

"Le Collège d'agriculture de la Nouvelle-Écosse"

"L'École des gardes forestiers des Maritimes"

"La Maison de l'Atlantique"

Institut des affaires publiques de Dalhousie et Richard H. Leach. Interprovincial Relations in the Maritime Provinces. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, août 1970

Institut des affaires publiques, Université Dalhousie. Interprovincial Organization of the Maritime and Atlantic Provinces. Rapport pour l'Étude de l'union des Maritimes. Halifax : IAP, septembre 1969

Brochure d'information. Frédéricton : EUM, sans date.

Lynn, James H. Public Finance in the Maritime Provinces. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, janvier 1970

M.D.T. Associates. Medicare, Public Health Services and Maritime Union. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, mai 1970

_____. Welfare Services and Maritime Union. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, mai 1970

Report on Maritime Union Commissioned by the Governments of Nova Scotia, New Brunswick and Prince Edward Island. Frédéricton : EUM, octobre 1970

Wilson, Thomas and Smith, W.Y. Maritime Union and Economic Planning. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, septembre 1970

Winter, J.R. Federal-Provincial Fiscal Relations and Maritime Union. Préparé pour l'Étude de l'union des Maritimes. Frédéricton : EUM, août 1970

Sources secondaires

Beck, J. Murray. "The Maritimes : A Region or Three Provinces?" Halifax : Departement de science politique, Université Dalhousie. 1977

Conseil canadien de l'aménagement rural. Regional Poverty and Change. Ottawa : Ministère des Approvisionnements et Services. 1973

Careless, Anthony. Initiative and Response : The Adaptation of Canadian Federalism to Regional Economic Development. Montréal : Presses des Universités McGill-Queen's, 1977

Henson, Guy. Looking Ahead in the Atlantic Provinces : Education as a Factor in Regional Development. Association canadienne pour l'éducation des adultes, 1956

Holmes, Ernest. The Council of Maritime Premiers : The Process of Political Integration in the Canadian Maritimes. Thèse de doctorat inédite, Université Tufts, 1977

Schwartz, Mildred A. Politics and Territory : The Sociology of Regional Persistance in Canada. Montréal : Presses des Universités McGill-Queen's, 1974

Simeon, Richard. Federal-Provincial Diplomacy : The Making of Recent Policy in Canada. Toronto : Presses de l'Université de Toronto, 1972

Tomblin, Stephen G. The Council of Maritime Premiers : Is it Promoting the Integration of Government Services in the Maritimes? Thèse de maîtrise, Université Dalhousie, 15 septembre 1979

Weeks, E.P. "The Atlantic Provinces : A Case Study." Toronto : Ministère de l'Économie et du Développement, gouvernement de l'Ontario, 1965

Revues

Beck, J. Murray. "Regional Integration in the Maritime Provinces." Revue canadienne de science politique. N° 25, vol. 4, mars 1971

Cameron, David M. "Regional Integration in the Maritime Provinces." Revue canadienne de science politique. Volume 4. Mars 1971

Gallant, Edgar. "The Machinery of Intergovernmental Relations I." Administration publique du Canada. Décembre 1965

Parks, Arthur C. et Drummie, Fred R. "The Atlantic Provinces Research Board." Administration publique du Canada. Vol. VIII, n° 1. Mars 1965

Neill, Robin F. "National Policy and Regional Development : A Footnote to the Deutsch Report on Maritime Union." Revue d'études canadiennes. Vol. 9, n° 2, mai 1974

Conférences/procès-verbaux/discours

Beck, J. Murray. "Une culture politique de la région de l'Atlantique : une chimère". Préparé pour la Conférence sur les études du Canada atlantique et de l'Ouest canadien. Février 23-25 1977. Frédéricton : 27-29 avril 1977

Campbell l'hon. Alexander; Regan, l'hon. Gerald; Hatfield. l'hon. Richard. "L'évolution vers l'intégration des Maritimes et le rôle du Conseil des premiers ministres des Maritimes" - Allocution conjointe devant la 24e Conférence annuelle de l'IAPC. Frédéricton : septembre 5-8 1972

Drummie, Fred R. "Transcription de commentaires sur le document concernant le CPMM par A.A. Lomas" - Présenté à la 28e Conférence annuelle de l'IAPC. Halifax : 13 septembre 1976

"Le concept de l'union des Maritimes". Rapport d'une conférence parrainé conjointement par l'Institut canadien des affaires publiques et l'Université Mount Allison, Sackville, N.-B. : 5-7 février 1965

Lomas, A.A. "Le Conseil des premiers ministres des Maritimes : rapport et évaluation après cinq ans" - Présenté à la 28e Conférence annuelle de l'IAPC. Halifax : 13 septembre 1976